

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Hospodaření vybraných obcí v oblasti místních komunikací
Financial management of selected municipalities in the area of local roads

Student: Bc. Ivana Horecká

Vedoucí diplomové práce: Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2015

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Ivana Horecká**

Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor: 6202T055 Veřejná ekonomika a správa

Téma: **Hospodaření vybraných obcí v oblasti místních komunikací**
Financial Management of Selected Municipalities in the Area of Local Roads

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Obec a místní komunikace
3. Analýza hospodaření a činnosti vybraných obcí v oblasti místních komunikací
4. Zhodnocení analýzy, návrhy a doporučení
5. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

HALÁSEK, Dušan a David LENERT. *Ekonomika veřejného sektoru (vybrané kapitoly)*. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2008. 238 s. ISBN 978-80-248-1854-2.

PEKOVÁ, Jitka. *Finance územní samosprávy: teorie a praxe v ČR*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 587 s. ISBN 978-80-7357-614-1.

REKTORÍK, Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.


Vedoucí diplomové práce: **Ing. David Lenert, Ph.D., MBA**

Datum zadání: 21.11.2014

Datum odevzdání: 25.04.2015


doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry




prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Místopřísežné prohlášení

„Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně pod vedením vedoucího své diplomové práce a uvedla jsem všechny podklady a literaturu.

V Ostravě dne 24. dubna 2015

Ivana Horecká

Ivana Horecká

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu diplomové práce panu Ing. Davidu Lenertovi, Ph.D., MBA za veškeré cenné rady a připomínky poskytnuté při psaní této diplomové práce.

Obsah

1	Úvod	8
2	Obec a místní komunikace	10
2.1	Postavení obcí.....	10
2.1.1	Členění obcí.....	10
2.1.2	Orgány obce.....	11
2.1.3	Charakteristika rozpočtu obce	13
2.1.4	Příjmy a výdaje obce	14
2.2	Infrastruktura	16
2.2.1	Technická infrastruktura.....	17
2.2.2	Členění technické infrastruktury dle technických znaků.....	17
2.2.3	Členění technické infrastruktury dle ekonomických znaků.....	18
2.2.4	Prostorové členění technické infrastruktury	19
2.2.5	Členění technické infrastruktury dle manažerských znaků	19
2.3	Doprava	19
2.3.1	Pozemní komunikace.....	20
2.3.2	Správa komunikací	21
2.3.3	Legislativní vymezení	22
3	Analýza hospodaření a činnosti vybraných obcí v oblasti místních komunikací	23
3.1	Charakteristika kraje.....	23
3.1.1	Zajímavosti kraje	24
3.1.2	Dopravní situace.....	25
3.2	Struktura výdajů v oblasti dopravy.....	26
3.3	Rozbor hospodaření jednotlivých obcí v oblasti místních komunikací.....	28
3.3.1	Výdaje obce Blansko v oblasti dopravy	28

3.3.2	Výdaje obce Břeclav v oblasti dopravy	31
3.3.3	Výdaje obce Hodonín v oblasti dopravy	33
3.3.4	Výdaje obce Vyškov v oblasti dopravy	34
3.3.5	Celkové výdaje obce Znojmo v oblasti dopravy	37
4	Zhodnocení analýzy, návrhy a doporučení	40
4.1	Zhodnocení výdajů vybraných obcí v oblasti dopravy dle hodnotících ukazatelů	40
4.1.1	Procentuální vyjádření částky výdajů na dopravu z celkových výdajů rozpočtu ..	40
4.1.2	Přepočet výdajů na dopravu na 1 km ² daného území obce	41
4.1.3	Přepočet výdajů na dopravu na jednoho obyvatele	44
4.2	Návrhy a doporučení	46
4.2.1	Strategie rozvoje JMK 2006-2016 a její aktualizace	46
4.2.2	Program rozvoje JMK 2014 - 2017	49
4.2.3	Návrhy a doporučení pro jednotlivé obce	49
5	Závěr	56
	Seznam použité literatury	58
	Seznam zkratk	61
	Prohlášení o využití výsledků diplomové práce	
	Seznam příloh	

1 Úvod

Základním prvkem pro efektivní fungování každé obce je dostatečná a kvalitně vybudovaná technická infrastruktura. Tento pojem je však velmi obsáhlý, zahrnuje celou řadu oblastí, kterými jsou doprava, energetika, telekomunikace a informační infrastruktura, vodní a odpadové hospodářství a lokální technická infrastruktura.

Tato diplomová práce je zaměřena především na oblast dopravy, na úsek pozemních komunikací, které jsou dále rozděleny na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Silnice jsou veřejně přístupnými pozemními komunikacemi, které slouží k užití silničními a jinými vozidly, ale také chodci. Silnice vytváří silniční síť a dle svého určení a dopravního významu se dále člení do jednotlivých kategorií. Na úrovni obcí je soustředěnost zaměřena na místní komunikace, kdy právě obec je vlastníkem místních komunikací, na jejímž katastrálním území se komunikace nachází. V případě účelových komunikací je vlastníkem fyzická či právnická osoba. Správu a údržbu komunikací vykonávají její vlastníci. Finanční prostředky na správu a údržbu místních i účelových komunikací pocházejí z prostředků vlastníků.

Cílem této diplomové práce je na základě zhodnocení hospodaření a činnosti v oblasti dopravy daných obcí Jihomoravského kraje v letech 2009-2013, uvést možné návrhy a doporučení, jež by přispěly ke zkvalitnění a zlepšení místních komunikací, ať již na úrovni celého Jihomoravského kraje či pro jednotlivé obce zvlášť. Tento kraj byl zvolen z důvodu blízkosti k mé osobě, jedná se o můj rodný kraj.

S výše uvedeným cílem je stanovena také hypotéza, že v roce 2011 došlo ke snížení celkových výdajů obcí v oblasti dopravy, tak i k procentuálnímu snížení výdajů na dopravu ve vztahu k celkovým výdajům, a zdali toto opatření vedlo k pokračujícímu trendu snižování výdajů či se jednalo pouze o krátkodobý výpadek výdajů v dopravě a v následujících letech se situace zlepšila.

K dosažení stanoveného cíle bude zapotřebí sběru dat a informací, metody analýzy, syntézy, dedukce a samozřejmě komparace a závěrečného zhodnocení. Je nezbytné provést analýzu financování a zjistit tak, jaké jsou podmínky a daný stav místních komunikací ve vybraných obcích.

Práce se skládá z úvodu, tří kapitol a závěru. Ve druhé kapitole jsou vymezeny základní pojmy, jakými jsou obec a její fungování, charakteristika rozpočtu obce, dále

charakteristika technické infrastruktury včetně jejího členění, se zaměřením na dopravu a především pozemní komunikace.

Třetí kapitola se již věnuje vybraným obcím Jihomoravského kraje, jimiž jsou obce Blansko, Břeclav, Hodonín, Vyškov a Znojmo. Obsahuje krátké seznámení s daným krajem, základní údaje o obcích, údaje týkající se výdajů na dopravu a další potřebné ukazatele pro zhodnocení a porovnání výdajů v oblasti místních komunikací za období let 2009-2013.

Poslední kapitola obsahuje vyhodnocení výsledků z provedené analýzy na základě tří vybraných ukazatelů, jimiž jsou procentuální vyjádření výdajů na dopravu ve vztahu k celkovým výdajům obcí, dále přepočet výdajů na jednoho obyvatele dané obce a přepočet výdajů na jeden km² katastrálního území obce. Vše je doplněno o jednotlivé možné návrhy, řešení a doporučení v zájmu zkvalitnění dopravní infrastruktury.

Závěrečná část vyhodnocuje výsledky dané práce a uvádí, zda bylo dosaženo stanovených cílů a byla potvrzena vyslovená hypotéza.

K dané problematice byla využita dostupná odborná literatura, patřičná legislativní opatření, dalším zdrojem informací byly data převzaté z internetových stránek obcí, webové aplikace rozpočtu obcí, také závěrečné účty obcí dostupné ať již v elektronické podobě či na místních úřadech zmiňovaných obcí.

2 Obec a místní komunikace

2.1 Postavení obcí

Obec je základním územním samosprávným společenstvím občanů. Tvoří územní celek, který je vymezen hranicí území obce. Obec je veřejnoprávní korporací, která má vlastní majetek. Obec vystupuje v právních vztazích svých jménem a nese odpovědnost z těchto vztahů vyplývajících. Obec pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů. Při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem. Obec řeší své záležitosti samostatně, státní orgány a orgány krajů mohou do samostatné působnosti zasahovat, jen vyžaduje-li to ochrana zákona a jen způsobem, který zákon stanoví.

2.1.1 Členění obcí

Obce můžeme rozlišovat:

- běžné, neměstské obce,
- města
- statutární města.

Běžné obce

Obce jsou všechny územní samosprávné celky, dále nově vzniklé obce buď sloučením obcí či oddělením části obce, nebo jsou to obce, které vznikly nově namísto vojenského újezdu.

Města

Obec, která má nejméně 3000 obyvatel, je městem, pokud tak na návrh obce stanoví předseda Poslanecké sněmovny. Jsou to všechny územně samosprávné celky. Pokud se sloučí dvě nebo více obcí, z nichž jedna z nich je městem, nově vzniklá obec je také městem.

Statutární města

Jsou to města zvláštního významu výslovně stanovená zákonem. Mezi statutární města se dnes řadí: Kladno, České Budějovice, Plzeň, Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Liberec, Jablonec nad Nisou, Hradec Králové, Pardubice, Jihlava, Prostějov, Chomutov, Děčín, Přerov, Frýdek – Místek, Brno, Zlín, Olomouc, Ostrava, Opava, Havířov, Most, Teplice, Karviná a Mladá Boleslav.

Území statutárních měst můžeme členit na městské obvody nebo městské části s vlastními orgány samosprávy. Územně členěná statutární města upravují své vnitřní poměry ve věcech správy města statutem, který je vydáván formou obecně závazné vyhlášky obce.

Statutární město je spravováno zastupitelstvem města. Orgány statutárního města jsou rada města, primátor, magistrát a zvláštní orgány města. Městský obvod územně členěného statutárního města je spravován zastupitelstvem městského obvodu. Mezi další orgány městského obvodu patří rada městského obvodu, starosta, úřad městského obvodu a zvláštní orgány městského obvodu. Městská část územně členěného statutárního města je spravována zastupitelstvem městské části. Dalšími orgány městské části jsou rada městské části, starosta, úřad městské části a zvláštní orgány městské části.

Dále dle přenesené míry státní správy rozlišujeme následující typy obcí:

- obec
- obec s matričním úřadem
- obec se stavebním úřadem
- obec s pověřeným obecním úřadem
- obec s rozšířenou působností.

2.1.2 Orgány obce

- zastupitelstvo obce
- rada obce
- starosta
- obecní úřad
- orgány zastupitelstva obce a rady obce - komise a výbory

Zastupitelstvo obce

Zastupitelstvo obce je vrcholný orgán obce rozhodující o věcech patřících do samostatné působnosti obce. Při stanovení počtu členů zastupitelstva obce přihlédne zejména k počtu obyvatel a velikosti územního obvodu.

Tab. 2.1 - Stanovení počtu členů zastupitelstva

do 500 obyvatel	5 až 15 členů
nad 500 do 3000 obyvatel	7 až 15 členů
nad 3000 do 10 000 obyvatel	11 až 25 členů
nad 10 000 do 50 000 obyvatel	15 až 35 členů
nad 50 000 do 150 000 obyvatel	25 až 45 členů
nad 150 000 obyvatel	35 až 55 členů

Zdroj: zákon č.128/2000 Sb., o obcích., vlastní úprava

Jednání zastupitelstva

Zastupitelstvo se schází dle potřeby, nejméně však 1x za 3 měsíce. Zasedání zastupitelstva se konají v územním obvodu obce. Svolává ho a zpravidla řídí starosta. Zastupitelstvo je schopno se usnášet, je-li přítomna nadpoloviční většina všech jeho členů. Zasedání je veřejné, o jeho průběhu se pořizuje zápis, který podepisuje starosta nebo místostarosta a určení ověřovatelé, vše musí být v souladu s jednacím řádem zasedání zastupitelstva. Obec informuje občany o činnosti orgánů obce na zasedání zastupitelstva obce a jiným obvyklým způsobem.

Výbory

Zastupitelstvo vždy zřizuje finanční a kontrolní výbor. Obec, v jejímž územním obvodu žije podle posledního sčítání alespoň 10% občanů hlásící se k jiné národnosti než české, zřizuje výbor pro národnostní menšiny. Předsedou výboru je vždy člen zastupitelstva obce, to neplatí, jde-li o předsedu osadního výboru. V částech obce může zřídit zastupitelstvo obce-osadní nebo místní výbory, má min. 3 členy-občany přihlášené k trvalému pobytu v té části obce.

Rada obce

Rada obce je výkonným orgánem obce v oblasti samostatné působnosti (odpovídá zastupitelstvu), v přenesené působnosti stanoví-li to zákon. Radu obce tvoří starosta, místostarosta (místostarostové) a další členové rady volení z řad členů zastupitelstva obce. Počet členů rady obce je lichý a činí nejméně 5 a nejvýše 11 členů, přičemž nesmí přesahovat jednu třetinu počtu členů zastupitelstva obce. Rada obce se nevolí v obcích, kde zastupitelstvo obce má méně než 15 členů. Jednání rady obce se uskutečňuje dle potřeby, jedná se

o neveřejné jednání, je usnášení schopné v případě přítomnosti nadpoloviční většiny všech členů.

Komise

Rada obce může zřídit jako své iniciativní a poradní orgány komise, například dopravní, bytová, bezpečnostní (krizový štáb na úrovni města). Komise je výkonným orgánem, jestliže ji byl svěřen výkon přenesené působnosti.

Starosta

Starosta zastupuje obec navenek, za výkon své funkce odpovídá zastupitelstvu.

Pravomoce starosty:

- spolu s místostarostou podepisuje právní předpisy obce,
- jmenuje a odvolává se souhlasem ředitele KÚ tajemníka obecního úřadu,
- odpovídá za objednání přezkoumání hospodaření obce,
- odpovídá za informování občanů obce,
- zabezpečuje výkon přenesené působnosti v obcích, kde není tajemník,
- řídí zasedání zastupitelstva a rady.

Obecní úřad

OÚ tvoří starosta, místostarosta, tajemník OÚ-jeli tato funkce zřízena a zaměstnanci obce zařazení do OÚ. OÚ se může členit na jednotlivé úseky-odbory a oddělení, v samostatné působnosti obce- plní úkoly, které mu uložilo zastupitelstvo nebo rada obce, pomáhá výborům a komisím v jejich činnosti, rozhoduje v případech stanovených zákonem, vykonává přenesenou působnost. Funkce tajemníka se zřizuje v obcích s pověřeným obecním úřadem a v obcích s rozšířenou působností. Tajemník je odpovědný za plnění úkolů OÚ v samostatné i přenesené působnosti starostovi, plní úkoly statutárního orgánu zaměstnavatele vůči zaměstnancům zařazených do OÚ.¹

2.1.3 Charakteristika rozpočtu obce

Jedná se o územní rozpočet, pro jehož tvorbu a použití je nezbytné plánování. Rozpočet především bilancuje příjmy s výdaji, nezbytnými k zajištění potřeb lokálního, resp. regionálního veřejného sektoru, včetně přenesené působnosti v příslušném rozpočtovém

¹ zákon č.128/2000 Sb., o obcích.

období. Za hlavní a dlouhodobý cíl si hospodaření obce a kraje klade vyrovnaný rozpočet, kdy $P=V$, případně přebytkový rozpočet, kdy $P>V$, v tomto případě obec vytváří rozpočtovou rezervu. Může však nastat i situace, kdy obec vykazuje dlouhodobě schodkový rozpočet, tzn. $P<V$, v tomto případě se musí vyrovnat z rezerv vytvořených v minulosti, nejsou-li však tyto prostředky k dispozici, musí se přistoupit k návratným finančním prostředkům, což vede k zadlužení a vážným problémům se splácením dluhu včetně úroku v dalších letech, kdy hovoříme o tzv. dluhové službě.

Je dáno, že daňové příjmy a dotace přicházejí na účet obce či kraje až v průběhu měsíce ledna, pokud tedy obec či kraj nebude mít patřičné rezervy, musí si půjčit krátkodobý úvěr. Jestliže na konci roku po úhradě všech výdajů, obec ještě disponuje na účtu rozpočtu finančními prostředky, tedy je hospodaření přebytkové, mohou se tyto prostředky využít na začátku dalšího rozpočtového období k financování potřeb bez nutnosti čerpání krátkodobého úvěru a zadlužování se.

Nezbytnou součástí hospodaření krajů a obcí, a to jejich účetnictví je povinný audit. Povinnost vyplývá ze zákona o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů.² Za nedodržení zákona následuje sankční pokuta, jež musí obec či kraj zaplatit do státního rozpočtu. V ČR poskytuje tuto auditní službu většinou bezplatně krajský úřad obcím ve svém správním obvodu.

Příjmy a výdaje územních rozpočtů, jsou členěny dle závazné rozpočtové skladby, u níž rozlišujeme jednotlivé hlediska, a to druhové, odvětvové a konsolidační.

2.1.4 Příjmy a výdaje obce

Příjmy rozpočtu obce pocházejí z mnoha zdrojů. Z ekonomického hlediska je důležité rozlišit příjmy, jež může svým rozhodnutím, svou činností samospráva ovlivnit a příjmy, o nichž rozhoduje stát. Platí zde obdobné členění jako u většiny veřejných rozpočtů, kdy závazným ukazatelem je rozpočtová skladba.

Příjmy připravuje výkonný orgán – finanční management, schvaluje je volený orgán – zastupitelstvo obce. Finanční management zodpovídá za zajištění plnění příjmů, avšak jen těch, jež mohou být rozhodováním územní samosprávy ovlivnitelné.

Daňové příjmy zaujímají významný zdroj v rozpočtu obcí, kdy průměrný podíl činí cca 58 % na celkových příjmech obcí. Tyto příjmy se člení na příjmy z daní a příjmy

² Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů.

z poplatků. Do příjmu z daní patří daň z příjmu právnických osob, kdy touto osobou je právě obec, dále zahrnují daně z příjmu fyzických osob ze závislé činnosti, daně z příjmu fyzických osob ze samostatné výdělečné činnosti, srážkovou daň, daň z nemovitosti a daň z přidané hodnoty. Příjmy z poplatků obsahují místní, správní poplatky a poplatky spojené s životním prostředím.

Nedaňové příjmy vytváří asi 10 - ti % podíl na celkových příjmech obce. Jedná se o příjmy z vlastní hospodářské činnosti. Mezi nedaňové příjmy náleží: příjmy z pronájmu majetku, z prodeje krátkodobého majetku, z půjček, uživatelské poplatky za služby, příjmy za sankce a dary, příjmy z vydobytych nerostů atd.

Kapitálové příjmy obcí obsahují hlavně příjmy z prodeje dlouhodobého majetku, na celkových příjmech vytváří 2 % podíl. Obce mohou se svým majetkem nakládat, tzn. prodávat či pronajmout a získávat tak určitý příjem.

Dotace také znamenají významný zdroj příjmů obcí, jelikož obce se považují za finančně nesoběstačné, závislé na prostředcích z rozpočtové soustavy. Tyto příjmy mohou mít charakter nárokových a nenárokových dotací. Nárokové dotace zahrnují příspěvky na školství, příspěvky na výkon státní správy, dotace na vybraná zdravotnická zařízení, dotace pro sbory dobrovolných hasičů a dotace na výkon zřizovatelských funkcí, které přešly na obce po zrušení okresních úřadů. Nenárokové dotace zahrnují zdroje ze státního rozpočtu (jednotlivá ministerstva), ze státních fondů a z fondů Evropské unie (regionální operační programy).

Výdaje rozpočtů územní samosprávy se člení obdobným způsobem jako je tomu u ostatních rozpočtů, kdy závazným ukazatelem je opět rozpočtová skladba. Je třeba členit výdaje z hlediska rozpočtového plánování na:

- plánované, resp. plánovatelné
- neplánované (nahodilé, neplánovatelné),

neboť, jak již bylo zmíněno, územní samospráva není úplně soběstačná, tudíž příslušná část územní samosprávy se musí ve svých výdajích řídit omezením daným příjmovou stránkou svého rozpočtu.

Rozhodující podíl výdajů musí být detailně naplánovaný. Největší oblast výdajů zahrnují alokační výdaje, jenž jsou spojeny se zabezpečováním veřejných statků. Tyto výdaje se člení na:

- běžné,
- kapitálové.

Nenávratné výdaje by měly být kryty výnosem tzv. svěřených a sdílených daní, u obcí případně místních poplatků, dále uživatelskými poplatky a zčásti dotacemi z rozpočtové soustavy. Tyto výdaje mohou mít podobu jak běžných výdajů, které mají převažující charakter, tak kapitálových výdajů, investičních.

Rozsah lokálních veřejných statků, tedy i výdajů rozpočtu obce na jejich financování ovlivňují preference obyvatelstva a jejich ochota spolupodílet se na financování veřejných statků. Obdobné je to v případě regionálních veřejných statků.

Kapitálové výdaje použité na investice do lokálního a regionálního veřejného sektoru jsou nenávratné, či přímo nenávratné. Pokud obec využije k financování investic značný podíl návratných úvěrů a půjček, tak v dalších letech může dojít k situaci, že splácení půjček se pro obec stane velkou zátěží a odčerpá významnou část výdajů rozpočtu. V budoucnu bude třeba počítat s úspornými opatřeními v oblasti běžných výdajů rozpočtu.³

2.2 Infrastruktura

Infrastruktura je celkem obsáhlý pojem, existuje pro něj několik definic. Lze ji charakterizovat jako soubor podmínek, jež podmiňují fungování ekonomiky, pojímá i nezbytné investice do odvětví, jež přispívají k ekonomickému rozvoji. Jak již bylo zmíněno, pojem infrastruktura zahrnuje celou škálu odvětví. Pro přehlednost je dále dělena na technickou, ekonomickou a sociální infrastrukturu. Sociální a ekonomické části se často doplňují, proto je lze spojovat do jedné části, sociálně-ekonomické.⁴

Tato práce je věnována především technické infrastruktuře na úrovních obcí, proto bude v další částech textu zaměřena právě na ni.

³ PEKOVÁ, Jitka, Jaroslav PILNÝ a Marek JETMAR. Veřejná správa a finance veřejného sektoru. 3.vyd. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-351-5. str. 262-277

⁴ REKTORÍK Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ a kolektiv. Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury. 2.vyd. Praha: nakladatelství Ekopres s.r.o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8. str. 15

2.2.1 Technická infrastruktura

Technická infrastruktura vytváří systémy, do nichž se zařazuje doprava, zásobování energiemi, vodní hospodářství, nakládání s odpady, přenos informací a další funkce na úrovni obcí. Jednotlivé obory daného odvětví technické infrastruktury mohou tvořit vazby, lišící se svou povahou. O kooperativní vztah se jedná v případě, kdy se obory vzájemně prolínají a spolupráce je užitečná pro oba či více oborů. Obory si však mohou také vzájemně konkurovat, jde tedy o vztah konkurenční.

Jsou uváděny 4 znaky, které přehledně člení technickou infrastrukturu do několika skupin. Tyto znaky lze dále členit na 3 základní a 1 doplňkové.

Technická infrastruktura je tedy členěna dle znaků:

a) Základní

- technické
- ekonomické
- prostorové

b) Doplňkové

- Manažerské

2.2.2 Členění technické infrastruktury dle technických znaků

Dle tohoto znaku jsou samostatné obory členěny do odvětví, které zároveň splňují jednu ze základních funkcí technické infrastruktury. Škálu odvětví zahrnující jednotlivé obory a druhy technické infrastruktury přehledně představuje následující tabulka:

Tab. 2.2 - Členění technické infrastruktury dle technických znaků

Odvětví	Obory	Druhy
Doprava	Drážní, silniční, letecká, vodní, ostatní	Přeprava osob, zboží, nákladní, osobní, vnitrozemská, námořní, potrubní, cyklistická aj.
Energetika	Elektroenergetika, plynárenství, teplárenství, ropné produkty	Výroba, distribuce, spotřeba
Telekomunikace a informační infrastruktura	Telekomunikace, radiokomunikace, internet, pošta	Celoplošné, regionální a místní sítě

Vodní hospodářství	Vodní toky, vodárenství a kanalizace	Protipovodňová ochrana, správa hydrografické sítě, výroba a distribuce vody, odvádění a čištění odpadních vod
Odpadové hospodářství	Odpadové hospodářství	Svoz, třídění, likvidace a recyklace, informační systémy znečištění ovzduší apod.
Lokální technická infrastruktura	Dle místních podmínek	Např. veřejné osvětlení, pohřebnictví a jiné.

Zdroj: Rektorík Jaroslav, Jaroslav Hlaváč a kolektiv. *Ekonomika řízení a odvětví technické infrastruktury*.

Z této tabulky je patrné, že jednotlivá odvětví jsou dále rozřazovány do dalších oborů, které lze ještě blíže členit na druhy. Pouze odpadové hospodářství se dále nečlení. Lokální technická infrastruktura není blíže upřesněna, odvíjí se od potřeb a dostupných podmínek dané obce.

2.2.3 Členění technické infrastruktury dle ekonomických znaků

Pro toto dělení technické infrastruktury je hlavním ukazatelem zisk. Primárními faktory, jež hrají roli při tvorbě zisku nebo naopak ztráty jsou adresnost a podoba poskytovaného statku.

Služby poskytované v oblasti technické infrastruktury lze z ekonomického pohledu rozdělit na:

- ziskové
- vyrovnané
- ztrátové

V případě statků soukromé podoby, adresných, půjde převážně o odvětví hospodařící se ziskem. Typickými příklady jsou energetické obory, telekomunikace nebo doprava zboží a materiálů.

U statků veřejných a smíšených se objevuje hospodaření ztrátové či v lepším případě vyrovnané. Typickými představiteli, kteří produkují veřejné či smíšené statky, jsou poskytovatelé služeb veřejné hromadné dopravy, veřejného osvětlení a další.⁵

⁵ REKTOŘÍK Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ a kolektiv. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2.vyd. Praha: nakladatelství Ekopres s.r.o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8. str. 27

2.2.4 Prostorové členění technické infrastruktury

U tohoto členění je brán v potaz síťový charakter infrastrukturních systémů. Zohledňuje se zde i rozsah vymezené působnosti veřejné správy. Vymezuje se 5 základních úrovní:

- nadnárodní,
- vnitrostátní,
- regionální (krajské),
- lokální,
- technický detail (připojení).

2.2.5 Členění technické infrastruktury dle manažerských znaků

Toto členění se vyskytuje v odvětvích, které umožňuje vnitřní členění jednoho oboru, dělit na oblasti, které jsou svou technicko – ekonomickou podobou vzájemně rozdílné. Daný řetězec zahrnuje zdroje (výrobce), distribuci (distributoři), spotřebiště (spotřebitelé).⁶

2.3 Doprava

Doprava je označována jako služba, provozována na dopravních cestách, které jsou ve vlastnictví státu a mají podobu veřejného statku. Podíl veřejného sektoru v dopravě ovlivňuje stát, jenž rozhoduje o výstavbě dopravní infrastruktury a finanční spoluúčasti na ní.

Charakter vyprodukovaných statků v dopravě je různorodý. Je však pro ně typické, že spotřebované množství je dělitelné, ale kvalita poskytovaného statku je pro všechny spotřebitele stejná. Vyskytují se zde tedy vlastnosti jak statků kolektivních, tak i privátních. Proto hovoříme v dopravě o statcích smíšených.

Spotřeba statků a služeb v dopravě přináší hlavně soukromý užitek. Doprava je tedy i privátním statkem, který je determinován trhem. Zákazník by si tedy měl diktovat priority a mít určující vliv v této oblasti.⁷

⁶ REKTOŘÍK Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ a kolektiv. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2.vyd. Praha: nakladatelství Ekopres s.r.o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8. str. 29

⁷ HALÁSEK, Dušan a David LENERT. *Ekonomika veřejného sektoru (vybrané kapitoly)*. 1. vyd. Ostrava: VŠB- Technická univerzita Ostrava, 2009. 238 s. ISBN 978-80-248-1854-2.

2.3.1 Pozemní komunikace

Pozemní komunikace lze popsat jako dopravní cesty určené k užití silničními vozidly, jinými vozidly a chodci.

V České republice se pozemní komunikace člení na čtyři kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelové komunikace.

Dálnice jsou charakterizovány jako komunikace vyhrazené pro rychlou dálkovou dopravu a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, které jsou stavěny bez křižovatek a se separovanými místy napojení pro vjezd a výjezd vozidel. Dálnice je považována za nejvyšší typ silnice, která se buduje na nejvytíženějších a mezinárodních tazích. Jednotlivé trasy jsou v ČR vyznačeny písmenem D. Dálnice a silnice I., II. a III. třídy jsou ve vlastnictví státu.

Silnice lze specifikovat jako veřejně přístupné pozemní komunikace vymezené pro silniční vozidla, jiné vozidla a chodce. Silnice vytvářejí silniční síť. Základní rozdělení silnic je tedy:

- silnice I. třídy – určeny pro mezistátní a dálkovou dopravu, mohou být konstruovány jako rychlostní silnice, podléhají obdobným stavebně technickým požadavkům jako dálnice,
- silnice II. třídy – určeny pro okresní dopravu,
- silnice III. třídy – poskytují spojení mezi obcemi a slouží k napojení obcí na ostatní pozemní komunikace.

Místní komunikace jsou značeny jako veřejně přístupné pozemní komunikace, jež slouží zvláště místní dopravě na území obcí. Lze je budovat jako rychlostní místní komunikace, vytyčeny pro rychlou dopravu a dostupné jen silničním motorovým vozidlům. Rychlostní místní komunikace se vyznačují opět obdobnými technickými parametry jako dálnice. U místních komunikací je vlastníkem obec, na jejímž katastrálním území se daná místní komunikace nachází. Rozlišují se čtyři třídy dle určení a stavebně technického vybavení a dopravního významu:

- místní komunikace I. třídy – staví se převážně jako rychlostní komunikace,

- místní komunikace II. třídy – určené pro dopravně významné sběrné komunikace,
- místní komunikace III. třídy – jsou obslužnými komunikacemi,
- místní komunikace IV. třídy – nejsou určeny k provozu silničních motorových vozidel nebo je na nich dovolen smíšený provoz. Lze sem zařadit i samostatné chodníky, stezky pro pěší, schody, lávky, podchody, pěší a obytné zóny.

Účelové komunikace umožňují vlastníkům nemovitostí přístup k jednotlivým nemovitostem či spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi. Mohou sloužit k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Řadíme zde také polní či lesní cesty. Tyto komunikace mohou mít podobu jak soukromou, tak místní. Po předložení návrhu vlastníka účelové komunikace, má příslušný silniční správní úřad právo, po předchozím ujednání s příslušným orgánem Policie ČR, pozměnit či případně úplně omezit veřejný přístup na tuto komunikaci. Účelovou komunikaci vlastní konkrétní právnická či fyzická osoba.

Existují zvláštní předpisy o provozu na pozemních komunikacích, kdy každý občan smí využívat pozemní komunikace k účelům určeným zvláštním předpisem či zákonem, a to bezplatně obvyklým způsobem.

2.3.2 Správa komunikací

Státní správu ve věcech dálnic, silnic a místních komunikací a veřejně účelových komunikací vykonávají silniční správní úřady, mezi něž patří:

- Ministerstvo dopravy a spojů ČR
- Ředitelství silnic a dálnic ČR
- Krajské úřady
- Obecní úřady obcí s rozšířenou působností
- Celní úřady

Působnost silničního správního úřadu vykonávají také obce v přenesené působnosti. V této práci je pozornost vázána především na obce a jejich působnost v oblasti místních komunikací, proto další text bude věnován pouze obcím.

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností

Obecní úřady vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. tříd, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací a působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo

dopravy a spojů ČR nebo orgán kraje v přenesené působnosti. Dále projednávají některé druhy správních deliktů ve věcech dálnic a silnic podle zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a uplatňují stanovisko k územním a regulačním plánům a závazné stanovisko v územním řízení, pokud není příslušné Ministerstvo dopravy či krajský úřad.

Obce rozhodují o zařazení pozemních komunikací do kategorie místních komunikací a o jejich vyřazení z kategorie, projednávají správní delikty ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, s výjimkou správních deliktů, k jejichž projednávání je příslušný celní úřad a vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací.⁸

2.3.3 Legislativní vymezení

Zákon č.128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, obsahuje obecná ustanovení (postavení obcí, území obce a jeho změny, názvy obcí, jejich částí a ulic, číslování budov, znak a vlajka obcí), samostatnou působnost obce (hospodaření obce, spolupráce mezi obcemi, přeshraniční spolupráce mezi obcemi, volby do zastupitelstva), přenesenou působnost (pověřený obecní úřad, společná ustanovení k veřejnoprávním smlouvám), orgány obce (zastupitelstvo obce a jeho pravomoci, rada obce a její pravomoci, starosta, obecní úřad), orgány zastupitelstva a rady obce (výbory, komise), dozor (nad výkonem samostatné a přenesené působnosti obce), statutární města, společná, přechodná a závěrečná ustanovení.

Zákon č.361/2000 Sb., ve znění zákona č.411/2005 Sb., o provozu na pozemních komunikacích upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění, řidičské průkazy, registr řidičů a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie ČR ve věcech provozu na pozemních komunikacích.

Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, upravuje jednotlivé kategorie pozemních komunikací, jejich užívání, převedení výkonu některých práv a povinností státu v souvislosti s výstavbou, provozováním a údržbou, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými správními silničními úřady.

⁸ Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

3 Analýza hospodaření a činnosti vybraných obcí v oblasti místních komunikací

V této části kapitoly byly analyzovány výdaje v oblasti dopravy mezi jednotlivými vybranými obcemi Jihomoravského kraje. Jedná se o obce s rozšířenou působností.

Vybranými srovnávanými obcemi jsou:

- Blansko
- Břeclav
- Hodonín
- Vyškov
- Znojmo.

3.1 Charakteristika kraje

Poloha kraje je z geografického hlediska poměrně výhodná díky jeho postavení na historickém spojení mezi jihem a severem Evropy. V rámci EU kraj sousedí se Slovenskem a Rakouskem, v rámci republiky s krajem Jihočeským, Vysočinou, Pardubickým, Olomouckým a Zlínským. Různorodé přírodní podmínky v kraji ovlivňují způsob využívání krajiny a způsob života v konkrétní lokalitě.

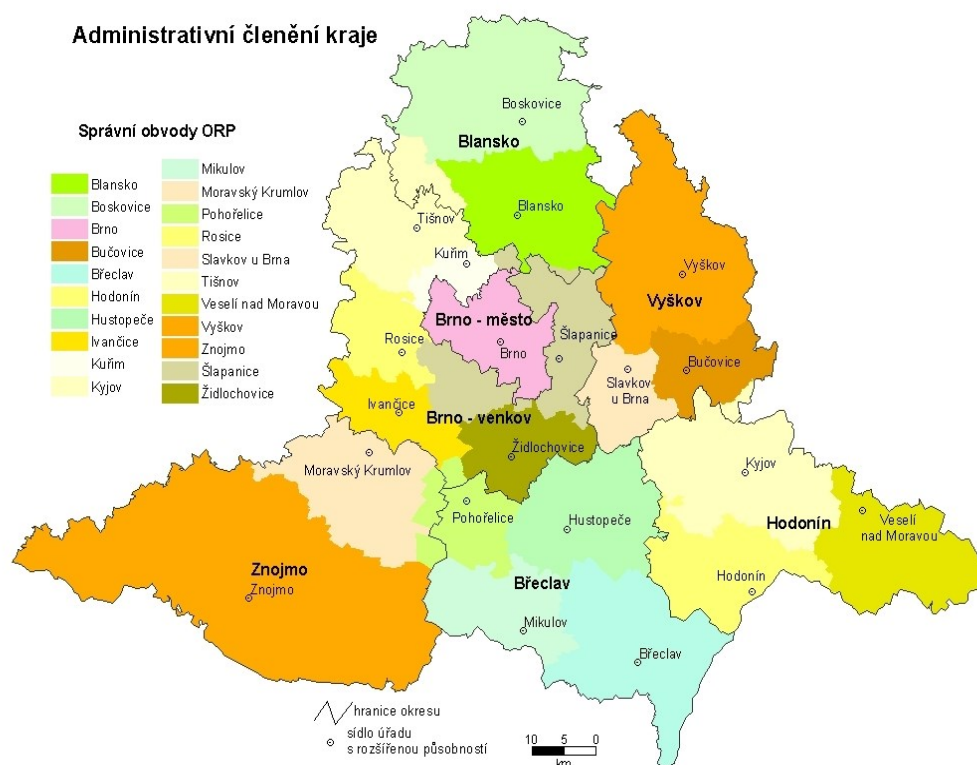
Obr. 3.1 – Postavení kraje v ČR



Zdroj: Metodická podpora regionálního rozvoje

Jihomoravský kraj je vymezen okresy Blansko, Brno-město, Brno-venkov, Břeclav, Hodonín, Vyškov a Znojmo a je rozdělen na 21 správních obvodů obcí s rozšířenou působností. Rozlohou 719 511 ha a počtem obyvatel více jak 1 170 tisíc se Jihomoravský kraj řadí na čtvrté místo v republice.

Obr. 3. 2 – Administrativní členění kraje



Zdroj: ČSÚ

3.1.1 Zajímavosti kraje

Na území kraje jsou vymezeny dvě místa, která jsou zapsána do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Jako příklad soustavy lesů, luk a vodních ploch, skvěle doplněných romantickými stavbami chrámů a altánů a především zámky v Lednicích a Valticích je třeba na prvním místě jmenovat Lednicko-valtický areál. Jedinečnost meziválečné moderní architektury zastupuje vila Tugendhat v Brně. Významnou součástí Jihomoravského kraje jsou také dvě biosférické rezervace UNESCO, a to Dolní Morava a Bílé Karpaty.

Z celkové rozlohy kraje tvoří téměř 60 % zemědělská půda, z níž připadá 83 % na ornou půdu. Nejvyšší stupeň zornění (podíl orné půdy na zemědělské) mají okresy Vyškov a Znojmo. Z hlediska výrobních oblastí je zemědělství zaměřeno především na obiloviny, řepku

a cukrovku. Nadprůměrná úroveň přírodních předpokladů umožňuje dále pokračovat v dlouhodobé tradici specializovaných oborů zemědělské výroby s vazbou na specifické regionální rysy. Jedná se především o vinařství, ovocnářství a zelinářství. V kraji se nachází více jak 90 % plochy vinic ČR. Vinohradnictví je rozvinuto především v okrese Břeclav, kde je téměř 50 % plochy všech vinic v ČR, ale i v okresech Hodonín, Znojmo a částečně také Brno-venkov. V případě živočišné výroby zaujímá Jihomoravský kraj jedno z předních míst v chovu prasat a drůbeže.

Jihomoravský kraj se řadí k regionům s významným ekonomickým potenciálem. Vytvořený hrubý domácí produkt kraje zahrnuje 10,9 % hrubého domácího produktu České republiky. Dosažená výše podílu HDP téměř odpovídá podílu obyvatelstva kraje na obyvatelstvu ČR, který činí 11,1 %. Vzhledem k průmyslové tradici Brna a jeho okolí má stále významné postavení v ekonomice kraje průmysl, který se na celkové hrubé přidané hodnotě kraje podílí 29,3 %, na další tradiční odvětví především jižních oblastí kraje, zemědělství, připadá pouze 2,9 %. Na stavebnictví připadá 7,1 % a rozvíjející se služby se na HPH podílí 60,8 %.

Významnou součástí regionální spolupráce, podporovanou zejména ze strany Krajského úřadu Jihomoravského kraje, je vytváření mikroregionů. Vznik mikroregionů je důležitým a pozitivním trendem pro společné prosazování zájmů a záměrů převážně venkovských obcí s cílem dosažení žádoucích změn ve všech obcích určitého území. Rozvíjí se také přeshraniční spolupráce v euroregionu Pomoraví, který sdružuje regiony Weinviertel, Jižní Morava a Západní Slovensko. Tyto oblasti se vyznačují intenzivní zemědělskou činností. Výjimku tvoří městské aglomerace Vídně, Brna a Bratislavy, kde je soustředěná průmyslová a obchodní činnost. Rozvoj euroregionu Pomoraví a přeshraniční spolupráce, podpora koncepčního rozvoje území, rozvoje spolupráce na euroregionální úrovni, zejména v oblasti vědy, školství, zdravotnictví, sociálních služeb, kultury a sportu náleží také mezi hlavní priority rozvoje Jihomoravského kraje.

3.1.2 Dopravní situace

Z hlediska dopravy zastává Jihomoravský kraj důležitou tranzitní funkci. Kostru dopravního systému vytváří dálnice D1, D2 a rychlostní komunikace R43 a R52. Významný dopravní uzel v případě silniční, dálniční a železniční dopravy a integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje představuje město Brno. Civilní letiště v Brně – Tuřanech je však celoročně schopno přijímat všechny typy letadel. Krajem prochází dva hlavní železniční

koridory propojující země EU a město Brno je členem sdružení evropských měst se zájmem o vybudování rychlé železnice. Zintenzivnění zejména silniční dopravy lze odůvodnit počtem evidovaných více jak 491 tisíc osobních a téměř 70 tisíc nákladních automobilů v roce 2013 v kraji. Husté silniční dopravě slouží dálnice a silnice v úhrnné délce 4,5 tisíc km.⁹

Tab. 3.1 - Přehled velikostních údajů vybraných obcí (počet obyv. a rozloha)

obec	2009	2010	2011	2012	2013	rozloha
Blansko	21 106	21 057	20 808	20 769	20 841	50,56 km ²
Břeclav	24 242	24 164	25 034	25 015	24 925	77,11 km ²
Hodonín	25 687	25 526	25 472	25 259	25 094	63,05 km ²
Vyškov	21 875	21 847	21 681	21 598	21 496	50,40 km ²
Znojmo	34 759	34 725	34 078	34 073	33 964	65,93 km ²

Zdroj: vlastní úprava dat z webové aplikace rozpočtu obce

3.2 Struktura výdajů v oblasti dopravy

Tato práce je zaměřena na srovnání hospodaření vybraných obcí v oblasti dopravy. Problematika dopravy jednotlivých obcí Jihomoravského kraje bude dále detailněji rozebrána v jednotlivých oddílech. Jako stěžejní informace pro rozbor této práce byly použity data z webové aplikace rozpočtu obce, a to ve sledovaném období v letech 2009 - 2013. Analýzy rozpočtů obcí vznikly na základě údajů převzatých z oficiálních dat zveřejňovaných Ministerstvem financí ČR. Data jsou přístupná v systémech ARIS a ÚFIS. Pětiletá časová řada by měla být dostačující pro vyhodnocení vývoje, situace či nějakého trendu daných obcí v oblasti dopravy. Všechny závěrečné účty obcí ve sledovaném období posloužily jako podkladový zdroj informací pro danou analýzu. Data celkových výdajů obcí jsou převzata z webové aplikace rozpočtu obce, jedná se o skutečně čerpané výdaje z rozpočtu obcí.

Jak již však bylo zmíněno, tato práce sleduje pouze vývoj výdajů v oblasti dopravy, proto v dalších částech textu bude doprava dále rozdělena dle jednotlivých oddílů.

Pro vysvětlení a lepší orientaci v dalších tabulkách bude doprava, konkrétně tedy oddíl **22 Doprava**, dle rozpočtových pravidel České republiky dále rozčleněn.

⁹ Zdroj: ČSÚ, dostupný z: [http://www.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/t/A1004F1CEF/\\$File/33010314ccz.pdf](http://www.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/t/A1004F1CEF/$File/33010314ccz.pdf)

Analýza dopravy se bude týkat především správy a údržby místních komunikací a aktivit v silniční dopravě. Tyto části jsou zařazeny do pododdílů **221 - Pozemní komunikace** a **222 - Silniční doprava**. Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, obsahuje charakteristiky a členění pozemních komunikací, které již bylo uvedeno v teoretické části práce, tudíž v dalším textu již nebude uváděno.

Dle rozpočtové skladby, se pododdíl 221 Pozemní komunikace dále třídí na tyto položky:

- **2211 Dálnice**
- **2212 Silnice**
- **2219 Ostatní záležitosti pozemních komunikací**

U rozpočtů obcí se však budeme zabývat pouze těmito zmíněnými oddíly, mimo dálnic, a to z toho důvodu, že nepatří do majetku obcí.

Do oddílu 2212 Silnice se tedy řadí výdaje na drobný hmotný dlouhodobý majetek, el. energie – světelné křižovatky, čištění - zametání, kropení místních komunikací, zimní údržba – pohotovost, zásahy, materiál, nákup služeb – běžná údržba komunikací, opravy a údržba silničních zařízení a příslušenství, vybudování dešťových vpustí, retardéry, náhrady z úrazového pojištění – spoluúčast z pojištění odpovědností, aj.

Oddíl 2219 Ostatní záležitosti pozemních komunikací zahrnuje výdaje na čištění chodníků ruční i mechanizací, běžnou opravu a údržbu chodníků, cyklostezek, rozsáhlejší opravy odstavňových ploch aj.

Oddíl 222 Silniční doprava rozlišuje tyto podsložky:

- **2221 Provoz veřejné silniční dopravy**
- **2222 Kontrola technické způsobilosti vozidel**
- **2223 Bezpečnost silničního provozu**
- **2229 Ostatní záležitosti v silniční dopravě**

Oddíl 2221 Provoz veřejné silniční dopravy obsahuje např. výdaje na vodorovné dopravní značení, svislé dopravní značení, zavedení orientačního dopravního značení podle § 34 vyhlášky 30/2001 Sb., aj.

Oddíl 2223 Bezpečnost silničního provozu představuje výdaje na úseku bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. V tomto oddílu jsou především zahrnuty výdaje na

bezpečností a preventivní akce, jedná se o zanedbatelné částky v rozpočtu obcí, v řádech stovek tisíc Kč.

Oddíl 2229 Ostatní záležitosti v silniční dopravě mohou zahrnovat taktéž výdaje na dopravní značení, odtahy vraků aj.

3.3 Rozbor hospodaření jednotlivých obcí v oblasti místních komunikací

V následující části budou rozebrány výdaje rozpočtu obcí v oblasti místních komunikací v rámci jednotlivých obcí Jihomoravského kraje, a to obcí Blansko, Břeclav, Hodonín, Vyškov a Znojmo, které jsou centry jednotlivých okresů. Jedním z důvodů, pro výběr právě těchto obcí, byla jejich vhodnost z hlediska velikostních jednotek, ať už se jedná o srovnatelnou rozlohu či počet obyvatel. Pro úplnost a ještě větší vypovídací schopnost zjištěných výdajů, i pro snadnější porovnání v navazující 4. kapitole, bude ještě využit přepočtení výdajů na jednoho obyvatele a na velikostní území, tedy na 1 km².

I přesto budeme moci nalézt u jednotlivých obcí odlišnosti, spočívající např. v jiném zařazení prokazatelných výdajů na dopravu do jiného oddílu rozpočtové skladby či úplně chybějící daný oddíl. V následujících tabulkách jsou vymezeny celkové výdaje rozpočtu obce, dále výdaje na průmysl, kde je zařazena právě doprava, také jejich procentuální část z celkových skutečných výdajů, dále jsou použity přepočty výdajů v oblasti dopravy na obyvatele a na 1 km² dle tabulky 3.1. Výdaje na dopravu zahrnují oddíl §221 Pozemní komunikace a oddíl § 222 Silniční doprava.

3.3.1 Výdaje obce Blansko v oblasti dopravy

Blansko je okresní město v Jihomoravském kraji. Leží v údolí řeky Svitavy, 19 km severně od Brna. Centrum má nadmořskou výšku 276 m, větší část města se rozkládá ve svahu nad levým břehem Svitavy. Blansko zaujímá rozlohu 50,56 km² a žije zde téměř 21 tisíc obyvatel.

Rok 1989 přinesl do Blanska nejen zásadní společenské změny, ale také rozpad velkých podniků a dočasný útlum zdejší průmyslové výroby. Mladému, a přitom nyní i největšímu městu regionu, se však přes všechna úskalí podařilo většinu následků těchto negativních jevů překonat. Centrem okresu zůstalo Blansko až do nedávné reformy veřejné správy, kdy se roku 2003 stalo obcí s rozšířenou působností, jejíž správní obvod zahrnuje dalších 42 obcí a měst s více než 50.000 obyvateli.

Do druhé dekády nového tisíciletí vstupuje dvacetitísícové Blansko jako město, které si klade za cíl, aby se v něm jeho obyvatelům dobře žilo a pro domácí i zahraniční návštěvníky představovalo skutečnou bránu Moravského krasu. Nachází se zde řada veřejných institucí, rozvinutá infrastruktura služeb a vzdělávání a také vhodné zázemí pro své kulturní a sportovní vyžití.¹⁰

Následující tabulka shrnuje celkové výdaje v oblasti dopravy v letech 2009-2013, dále výdaje na průmysl, kam patří právě doprava, procentuální část výdajů na dopravu z celkových výdajů, výdaje na dopravu a také jejich přepočty dle zmíněných ukazatelů.

Tab. 3.2 - Celkové výdaje obce Blansko v oblasti dopravy v letech 2009 - 2013

ukazatel	2009	2010	2011	2012	2013
celkové výdaje	416 390 240	451 859 690	511 123 770	346 453 880	320 146 167
výdaje na průmysl	40 987 820	49 952 810	37 700 900	39 040 550	42 310 471
% část z celkových výdajů	9,8 %	11,1 %	7,4 %	11,3%	13,2%
z toho výdaje na dopravu	29 863 480	36 501 970	27 847 930	32 227 260	33 882 284
% z celkových výdajů	7,2 %	8,1 %	5,4 %	9,3 %	10,6 %
přepočet na obyv.	1 414,93	1 733,49	1 338,32	1 551,7	1 625,75
přepočet na km ²	590 654,27	721 953,52	550 789,75	637 406,25	670 140,11

Zdroj: vlastní úprava dat z webové aplikace rozpočtu obce, údaje v Kč

Celkové výdaje obce Blansko činí v průměru 409 194 749,4 Kč. Zaznamenaný výkyv celkových výdajů byl v roce 2011, a to 511 123 770 Kč, od roku 2012 lze vyčíst klesající trend celkových výdajů ve vztahu k roku 2009. Výdaje na dopravu byly nejnižší v roce 2011, a to 27 847 930 Kč, i přestože celkové výdaje rozpočtu obce byly v tomto roce nejvyšší za celé pětileté období. V přepočtu na obyvatele tvoří výdaje na dopravu v tomto roce částku 1 338,32 Kč/obyv.

¹⁰ Zdroj: oficiální webové stránky města Blansko, dostupný z: <http://www.blansko.cz/historie-mesta/>

Tab. 3.3 - Vybrané ukazatele výdajů obce Blansko v oblasti dopravy v letech 2009 - 2013

ukazatel	2009	2010	2011	2012	2013
Oddíl 22 Doprava	29 863 480	36 501 970	27 847 930	32 227 260	33 882 284
§221 Pozemní komunikace	23 357 010	28 889 530	20 707 180	25 450 590	25 832 786
z toho: ostatní záležitosti pozemních komunikací	13 830 950	13 056 450	3 314 160	6 864 260	8 361 107
silnice	9 526 060	15 833 080	17 393 020	18 586 230	17 471 679
§222 Silniční doprava	6 506 470	7 612 440	7 140 750	6 776 770	8 049 498
z toho: provoz veřejné silniční dopravy	6 446 590	6 325 510	6 741 550	6 667 360	7 584 230
bezpečnost silničního provozu	59 880	1 286 930	362 460	109 410	465 268
ostatní záležitosti v silniční dopravě	_____	_____	36 740	_____	_____

Zdroj: vlastní úprava dat z webové aplikace rozpočtu obce, údaje v Kč

Tato tabulka již představuje detailnější rozbor výdajů v oblasti dopravy. Oddíl Doprava tedy zahrnuje výdaje na oblast pozemních komunikací a silniční dopravu. Pozemní komunikace jsou dále členěny na položky ostatní záležitosti pozemních komunikací a silnice. Z tabulky je patrný trend snižování výdajů u položky ostatní záležitosti pozemních komunikací a naopak navyšování výdajů u položky silnice. Oddíl Silniční doprava obsahuje všechny pododdíly, kdy převažující výdajovou částku zaujímá provoz veřejné silniční dopravy. Ostatní položky, a to bezpečnost silničního provozu a ostatní záležitosti v silniční dopravě oproti tomu představují zanedbatelné částky v řádech stovek tisíc Kč, až na výjimku v roce 2010, kdy na BESIP byla vynaložena částka 1 286 930 Kč.

3.3.2 Výdaje obce Břeclav v oblasti dopravy

Břeclav je okresní město v Jihomoravském kraji, asi 50 km jihovýchodně od Brna na řece Dyji, poblíž hranic s Rakouskem a Slovenskem. Má rozlohu 77,11 km² a žije zde kolem 25 tisíc obyvatel. Břeclav je důležitým hraničním přechodem a železniční křižovatkou mezinárodního významu.

Územní reorganizace v roce 1960 zrušila okresy Mikulov a Hustopeče a připojila je k Břeclavi, která se pro ně stala okresním městem. V letech 1974 a 1976 byly připojeny sousední obce Poštorná, Charvátská Nová Ves a Ladná a značné části ve středu města byly přestavěny v dobovém duchu (panelová sídliště). Od konce 80. let začal útlum průmyslu v Břeclavi. Roku 2006 se znovu osamostatnila místní část Ladná.¹¹

Následující tabulka nabízí opět pohled na celkové vynaložené výdaje obce Břeclav v oblasti dopravy v letech 2009 - 2013.

Tab. 3.4 - Celkové výdaje obce Břeclav v oblasti dopravy v letech 2009 - 2013

ukazatel	2009	2010	2011	2012	2013
celkové výdaje	702 035 790	782 840 400	503 923 610	400 269 180	443 167 973
výdaje na průmysl	122 448 430	159 765 510	48 990 550	47 595 040	89 404 149
% část z celkových výdajů	17,4 %	20,4 %	9,7 %	11,9 %	20,2 %
z toho výdaje na dopravu	106 266 100	123 263 360	45 075 420	44 740 510	85 407 372
% část z celkových výdajů	15,1 %	15,7 %	8,9 %	11,2 %	19,3 %
přepočet na obyv.	4 383,55	5 101,12	1 800,57	1 788,55	3 426,57
přepočet na km ²	1 378 110,49	1 598 539,23	584 559,98	580 216,70	1 107 604,36

Zdroj: vlastní úprava dat z webové aplikace rozpočtu obce, údaje v Kč

¹¹ Zdroj: Wikipedie, otevřená encyklopedie, dostupný z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/B%C5%99eclav>

Na první pohled je z této tabulky patrné, že od roku 2009 došlo k razantnímu snížení celkových výdajů rozpočtu obce. Velký skok ve výdajích na dopravu vidíme od roku 2010, kdy vynaložené výdaje činily 123 263 360 Kč, oproti nadcházejícím roků 2011 a 2012, kdy výdaje na dopravu byly pouze ve výši 45 075 420 a 44 740 510 Kč. V roce 2013 dochází opět k navýšení výdajů na dopravu, jedná se o částku 85 407 372 Kč. Nejvyšší vynaložená částka na dopravu, přepočtena na obyvatele, byla zaznamenána v roce 2012, a to 1 788,55 Kč/obyv.

Tab. 3.5 - Vybrané ukazatele výdajů obce Břeclav v oblasti dopravy v letech 2009 - 2013

ukazatel	2009	2010	2011	2012	2013
Oddíl 22 Doprava	106 266 100	123 263 360	45 075 420	44 740 510	85 407 372
§221 Pozemní komunikace	82 526 040	101 988 490	29 021 340	27 465 110	44 649 502
z toho: ostatní záležitosti pozemních komunikací	43 206 840	50 420 090	13 985 770	16 864 340	25 344 017
silnice	39 319 200	51 568 400	15 035 570	10 600 770	19 305 485
§222 Silniční doprava	23 740 060	21 274 870	16 054 080	17 275 400	40 757 870
z toho: provoz veřejné silniční dopravy	23 324 000	21 229 480	16 042 320	17 273 850	40 749 719
ostatní záležitosti v silniční dopravě	416 060	45 390	11 760	1 550	8 151

Zdroj: vlastní úprava dat z webové aplikace rozpočtu obce, údaje v Kč

Jak již bylo uvedeno v předcházejícím textu výše, od roku 2011 došlo k výraznému snížení výdajů v oddílu pozemní komunikace. Po vydatných částkách vynaložených na dopravu v letech 2009 a 2010, došlo ke snížení a téměř ve stejné výši rozdělení prostředků mezi oblastmi ostatní záležitosti pozemních komunikací a silnice. V oddílu silniční doprava zaujímá opět nejvyšší částku výdaje na provoz veřejné silniční dopravy, kdy nejvyšší výdaje byly vynaloženy na provoz v roce 2013, a to ve výši 40 749 719 Kč. Oddíl bezpečnost

silničního provozu zde chybí, ostatní záležitosti v silniční dopravě opět činí pouze malé částky v řádech stovek tisíc Kč.

3.3.3 Výdaje obce Hodonín v oblasti dopravy

Hodonín, rodiště prvního československého prezidenta Tomáše Garrigue Masaryka, leží na pravém břehu řeky Moravy, u státních hranic se Slovenskem. Zaujímá rozlohu 63,05 km² a žije zde přes 25 tisíc obyvatel. Město bývalo významným hraničním přechodem mezi oběma samostatnými republikami. Díky své nadmořské výšce se Hodonín řadí mezi nejteplejší místa České republiky. Naopak zdejší srážky se drží na nejnižší celorepublikové úrovni. Hodonín má dlouholetou kulturní, podnikatelskou a sportovní tradici.¹²

Tabulka uvádí celkové výdaje obce Hodonín v oblasti dopravy v letech 2009 - 2013.

Tab. 3.6 - Celkové výdaje obce Hodonín v oblasti dopravy v letech 2009 - 2013

ukazatel	2009	2010	2011	2012	2013
celkové výdaje	727 658 030	715 158 730	570 343 630	403 138 860	429 610 193
výdaje na průmysl	81 357 500	68 651 150	31 899 810	62 802 840	58 093 361
% část z celkových výdajů	11,2 %	9,6 %	5,6 %	15,6 %	13,5 %
z toho výdaje na dopravu	68 942 190	59 146 940	23 858 950	55 784 560	53 599 407
% část z celkových výdajů	9,5 %	8,3 %	4,2 %	13,8 %	12,5 %
přepočet na obyv.	2 683,93	2 317,13	936,67	2 208, 51	2 135,94
přepočet na km ²	1 093 452,66	938 095,80	378 413,16	884 767,01	850 109,55

Zdroj: vlastní úprava dat z webové aplikace rozpočtu obce, údaje v Kč

Taktéž z této tabulky je patrný značný pokles celkových výdajů v letech 2009 až 2013. Nejvíce výdajů na dopravu bylo vynakládáno v roce 2009, kdy se jednalo o částku 68 942 190

¹²Zdroj: Oficiální webové stránky města Hodonín, dostupný z: <http://www.hodonin.eu/>

Kč. Naopak nejnižší částku, výrazný pokles lze spatřovat v roce 2011, kdy výdaje byly pouze ve výši 23 858 950 Kč, v přepočtu na jednoho obyvatele činily 936,67 Kč. Průměrně se výdaje na jednoho obyvatele pohybovaly v rozmezí 2 056,436 Kč.

Tab. 3.7 - Vybrané ukazatele výdajů obce Hodonín v oblasti dopravy v letech 2009-2013

ukazatel	2009	2010	2011	2012	2013
Oddíl 22 Doprava	68 942 190	59 146 940	23 858 950	55 784 560	53 599 407
§221 Pozemní komunikace	64 220 710	54 296 570	19 140 480	51 075 100	48 847 058
z toho: ostatní záležitosti pozemních komunikací	21 864 150	19 860 170	1 845 330	10 535 570	19 904 094
silnice	42 356 560	34 436 400	17 295 150	40 539 530	28 942 964
§222 Silniční doprava	4 721 480	4 850 370	4 718 470	4 709 460	4 752 349
z toho: provoz veřejné silniční dopravy	4 721 480	4 850 370	4 718 470	4 709 460	4 752 349

Zdroj: vlastní úprava dat z webové aplikace rozpočtu obce, údaje v Kč

V roce 2011 zaujímala výdajová položka Pozemní komunikace částku pouze ve výši 19 140 480 Kč, nejnižší tedy za celé pětileté období. V průměru se tyto výdaje pohybovaly v částce 47 515 983,6 Kč. Z tabulky je možné vyčíst, že podsložka silnice převyšuje v každém roce výdaje oproti výdajům na ostatní záležitosti pozemních komunikací. Výdaje v oddílu Silniční doprava jsou totožné s výdaji na provoz veřejné silniční dopravy, pododdíly bezpečnost silničního provozu a ostatní záležitosti v silniční dopravě oproti předcházejícím obcím Blansko a Břeclav ve výčtu zcela chybí.

3.3.4 Výdaje obce Vyškov v oblasti dopravy

Jihomoravské město Vyškov s cca 21 000 obyvateli leží ve Vyškovské bráně na horním toku řeky Hané, asi 30 km severovýchodně od Brna. Po staletí představuje kulturní,

společenské a hospodářské centrum regionu. K Vyškovu se váže bohatá historie, díky níž patřil odnepaměti k předním moravským sídlům.

Dnes zaujímá Vyškov rozlohu více než 5 000 ha, centrem města v nadmořské výšce 245 m nadále - jako již od středověku - zůstává trojúhelníkové náměstí, přejmenované na Masarykovo, které se v 1. polovině 90. let dočkalo celkové rekonstrukce a vytvoření pěší zóny, jež se stala místem příjemné relaxace.

Významnou událostí bylo napojení města na dálniční síť, dálnici D1 Praha - Brno - Vyškov, pokračující rychlostní komunikací severně až do Olomouce a dále do Ostravy. Po otevření dalšího úseku dálnice D1 Vyškov-Mořice, jež bude po celkovém dokončení pokračovat přes Kroměříž a Přerov do Lipníku nad Bečvou se stane součástí páteřního dálničního tahu České republiky.¹³

Tab. 3.8 přehledně zobrazuje celkové výdaje na dopravu obce Vyškov v letech 2009 - 2013.

Tab. 3.8 - Celkové výdaje obce Vyškov v oblasti dopravy v letech 2009 - 2013

ukazatel	2009	2010	2011	2012	2013
celkové výdaje	703 922 730	461 137 400	470 164 000	355 912 610	431 393 847
výdaje na průmysl	114 775 970	86 355 420	56 527 480	38 320 620	27 413 068
% část z celkových výdajů	16,3 %	18,7 %	12%	10,8 %	6,4 %
z toho výdaje na dopravu	79 534 170	49 758 700	44 740 610	37 419 850	25 384 911
% část z celkových výdajů	11,3 %	10,8 %	9,5 %	10,5 %	5,9 %
přepočet na obyv.	3 635,85	2 277,59	2 063,58	1 732,56	1 180,91

¹³Zdroj: Oficiální webové stránky města Vyškov,
dostupný z: <http://www.vyskov-mesto.cz/turista/index.asp?p1=113861>

přepočet na km ²	1 578 058,93	987 275,79	887 710,52	742 457,34	503 668,87
-----------------------------	--------------	------------	------------	------------	------------

Zdroj: vlastní úprava dat z webové aplikace rozpočtu obce, údaje v Kč

Jak celkové výdaje, tak i výdaje na dopravu vykazují klesající tendenci. Nejnižší částka na dopravu byla poskytnuta z rozpočtu obce v roce 2013, a to 25 384 911 Kč, v přepočtu na obyvatele se jedná o částku 1 180,91 Kč/obyv.

Tab. 3.9 - Vybrané ukazatele výdajů obce Vyškov v oblasti dopravy v letech 2009 - 2013

ukazatel	2009	2010	2011	2012	2013
Oddíl 22 Doprava	79 534 170	49 758 700	44 740 610	37 419 850	25 384 911
§221 Pozemní komunikace	76 163 630	45 270 570	40 435 530	32 945 850	21 060 527
z toho: ostatní záležitosti pozemních komunikací	52 750 780	25 605 020	26 163 870	19 938 380	13 293 822
silnice	23 412 850	19 665 550	14 271 660	13 007 470	7 766 705
§222 Silniční doprava	3 370 540	4 488 130	4 305 080	4 474 000	4 324 384
z toho: provoz veřejné silniční dopravy	3 320 810	4 458 160	4 192 580	4 448 590	4 297 882
bezpečnost silničního provozu	49 730	23 970	111 000	23 910	23 923
ostatní záležitosti silniční dopravy		6000	1 500	1 500	2 579

Zdroj: vlastní úprava dat z webové aplikace rozpočtu obce, údaje v Kč

Klesající tendence výdajů v oblasti pozemních komunikací již byla uvedena. U obce Vyškov převyšují výdaje na ostatní záležitosti pozemních komunikací nad výdaji na silnice, tedy přesně opačná skladba výdajů než u obce Hodonín. V oblasti silniční dopravy zaujímá největší položku opět provoz veřejné silniční dopravy. U obce Vyškov nacházíme všechny

tři pododdíly členění, jak provoz veřejné silniční dopravy, bezpečnost silničního provozu, tak i ostatní záležitosti v silniční dopravě.

3.3.5 Celkové výdaje obce Znojmo v oblasti dopravy

Znojmo je město s rozšířenou působností v Jihomoravském kraji na levém břehu řeky Dyje, 55 km jihozápadně od Brna a 75 km severozápadně od Vídně. Hranice Rakouska probíhá osm kilometrů od města. Žije zde téměř 34 tisíc obyvatel. Je druhým největším městem Jihomoravského kraje a historickým centrem jihozápadní Moravy.

Až do roku 2000 bylo Znojmo okresním městem správního okresu Znojmo. Za Rakouska-Uherska a za první Československé republiky bylo do roku 1928 také město statutární.¹⁴

Celkové výdaje obce Znojmo v oblasti dopravy v letech 2009 - 2013 shrnuje následující tabulka.

Tab. 3.10 - Celkové výdaje obce Znojmo v oblasti dopravy v letech 2009 - 2013

ukazatel	2009	2010	2011	2012	2013
celkové výdaje	1 019 011 730	1 124 082 840	903 650 200	736 910 190	808 733 982
výdaje na průmysl	181 869 860	213 811 560	121 386 300	91 217 260	106 418 329
% část z celkových výdajů	17,8%	19 %	13,4 %	12,4 %	13,2%
z toho výdaje na dopravu	167 598 140	196 761 210	105 266 100	79 618 260	97 248 782
% část z celkových výdajů	16,4 %	17,5 %	11,6 %	10,8 %	12 %
přepočet na obyv.	4 821,72	5 666,27	3088, 98	2 336,7	2 863, 29

¹⁴Zdroj: oficiální webové stránky města Znojmo, dostupný z: <http://www.znojmocity.cz/>

přepočet na km ²	2 542 061,88	2 984 395,72	1 596 634,31	1 207 618,08	1 475 030,82
-----------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Zdroj: vlastní úprava dat z webové aplikace rozpočtu obce, údaje v Kč

Znojmo jakožto druhé největší město Jihomoravského kraje, disponuje mnohem většími celkovými výdaji v porovnání s ostatními srovnávanými obcemi. Nicméně i z této tabulky lze vypočítat postupné snižování celkových výdajů, kdy nejnižší položka výdajů byla v roce 2012, a to 736 910 190 Kč. U výdajů na dopravu lze také vypočítat, že dochází ke snižování výdajů od roku 2010, kdy výdaje na dopravu byly nejvyšší v hodnotě 196 761 210 Kč. Propad výdajů zaznamenáváme v roce 2011 jako u všech sledovaných obcí. V následujícím roce 2012 došlo k opětovnému snížení výdajů, obec Znojmo vynaložilo na dopravu nejnižší částku za celé období ve výši 79 618 260 Kč, procentuálně to bylo 10,8 % ve vztahu k celkovým výdajům. Nejnižší přepočtená částka na obyvatele činila 2 336,7 Kč. V posledním sledovaném roce dochází opět k mírnému nárůstu výdajů.

Tab. 3.11 - Vybrané ukazatele výdajů obce Znojmo v oblasti dopravy v letech 2009 - 2013

ukazatel	2009	2010	2011	2012	2013
Oddíl 22 Doprava	167 598 140	196 761 210	105 266 100	79 618 260	97 248 782
§221 Pozemní komunikace	157 268 160	184 254 080	86 235 270	59 994 300	78 052 925
z toho: ostatní záležitosti pozemních komunikací	3 671 490	6 252 820	9 768 760	1 143 410	7 550 041
silnice	153 596 670	178 001 260	76 466 510	58 850 890	70 502 884
§222 Silniční doprava	10 329 980	12 507 130	19 030 830	19 623 960	19 195 857
z toho: provoz veřejné silniční dopravy	10 061 000	12 431 550	18 937 760	18 942 120	19 032 229
bezpečnost silničního provozu	_____	_____	_____	549 880	_____

ostatní záležitosti v silniční dopravě	268 980	75 580	93 070	131 960	163 628
---	---------	--------	--------	---------	---------

Zdroj: vlastní úprava dat z webové aplikace rozpočtu obce, údaje v Kč

V oddílu Pozemní komunikace vykazují nejvyšší položky výdaje na silnice. V položce silnice však dochází od roku 2010 k postupnému snižování výdajů. Nejnižší výdaje na pozemní komunikace byly vynaloženy v roce 2012, kdy se výše celkových prostředků vyšplhala pouze na částku 59 994 300 Kč, ostatní záležitosti pozemních komunikací zahrnovaly výdaje ve výši 1 143 410 Kč, silnice 58 850 890 Kč. Výdaje na silniční dopravu, se v posledních třech letech, tedy v letech 2011-2013 pohybují cca ve výši 19 mil. Kč. Opět převažující položku zaujímá provoz veřejné silniční dopravy. U obce Znojmo výdaje na silniční dopravu obsahují všechny tři pododdíly.

4 Zhodnocení analýzy, návrhy a doporučení

V předcházející kapitole byl proveden rozbor výdajové stránky rozpočtu jednotlivých obcí v oblasti dopravy, se zaměřením na místní komunikace. Tato navazující kapitola se již zabývá samotným srovnáním mezi vybranými obcemi v rámci činnosti a hospodaření v oblasti dopravy. Poté následuje závěrečné zhodnocení samotné analýzy. K celkovému pohledu na danou problematiku jsou přidány jednotlivé návrhy a doporučení.

4.1 Zhodnocení výdajů vybraných obcí v oblasti dopravy dle hodnotících ukazatelů

Pro hodnocení a srovnávání výdajů v oblasti dopravy byly vybrány obce, které jsou svými velikostními jednotkami přibližně shodné, avšak i zde lze nalézt různé odlišnosti a specifika daných obcí, které bylo nutné jistým způsobem zohlednit. Proto pro lepší zhodnocení a větší vypovídací schopnost byly použity následující hodnotící ukazatele:

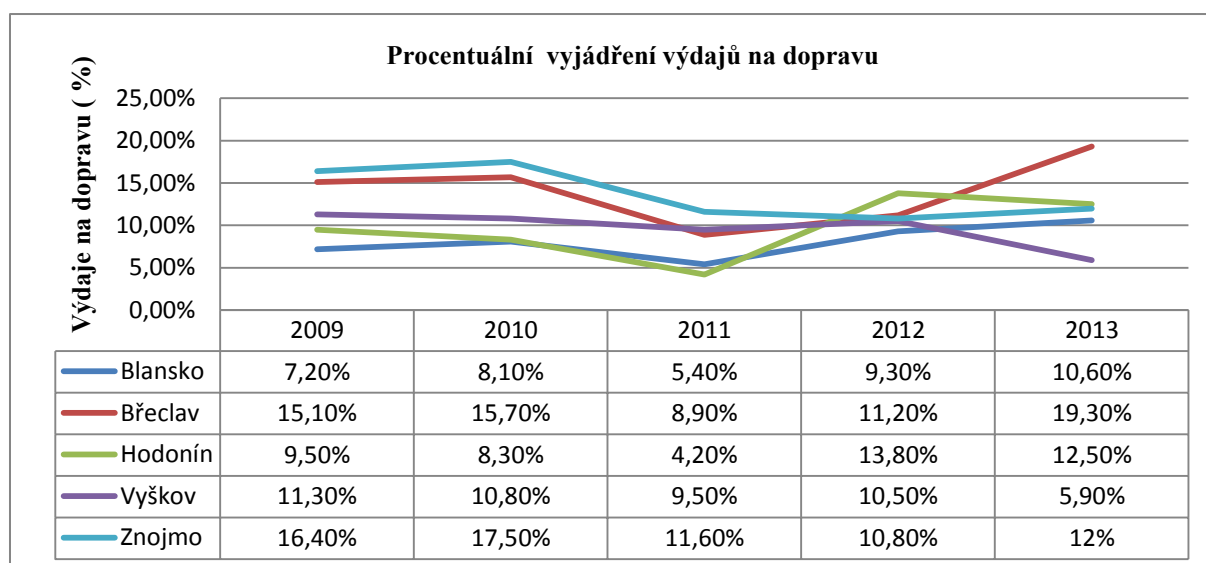
- procentuální vyjádření částky výdajů na dopravu z celkových výdajů rozpočtu
- přepočet výdajů na dopravu na 1 km² daného území obce
- přepočet výdajů na dopravu na jednoho obyvatele

4.1.1 Procentuální vyjádření částky výdajů na dopravu z celkových výdajů rozpočtu

Jihomoravský kraj se vyznačuje hustou silniční sítí, proto je kladen patřičný důraz na dopravní infrastrukturu v tomto kraji. V této práci jsou srovnávány pouze výdaje na silniční dopravu, ostatní výdaje, zejména na železniční dopravu nejsou zohledňovány.

Následující graf vyjadřuje srovnání mezi jednotlivými obcemi v poměru procentuálního podílu výdajů na dopravu ve vztahu k celkovým výdajům obce. Dle toho ukazatele lze efektivně zjistit, která obec poskytuje na oblast dopravy nejvíce či naopak nejméně finančních prostředků a další vzájemné souvislosti.

Graf 4.1 - Procentuální vyjádření podílu výdajů na dopravu ve vztahu k celkovým výdajům v letech 2009 - 2013



Zdroj: vlastní zpracování

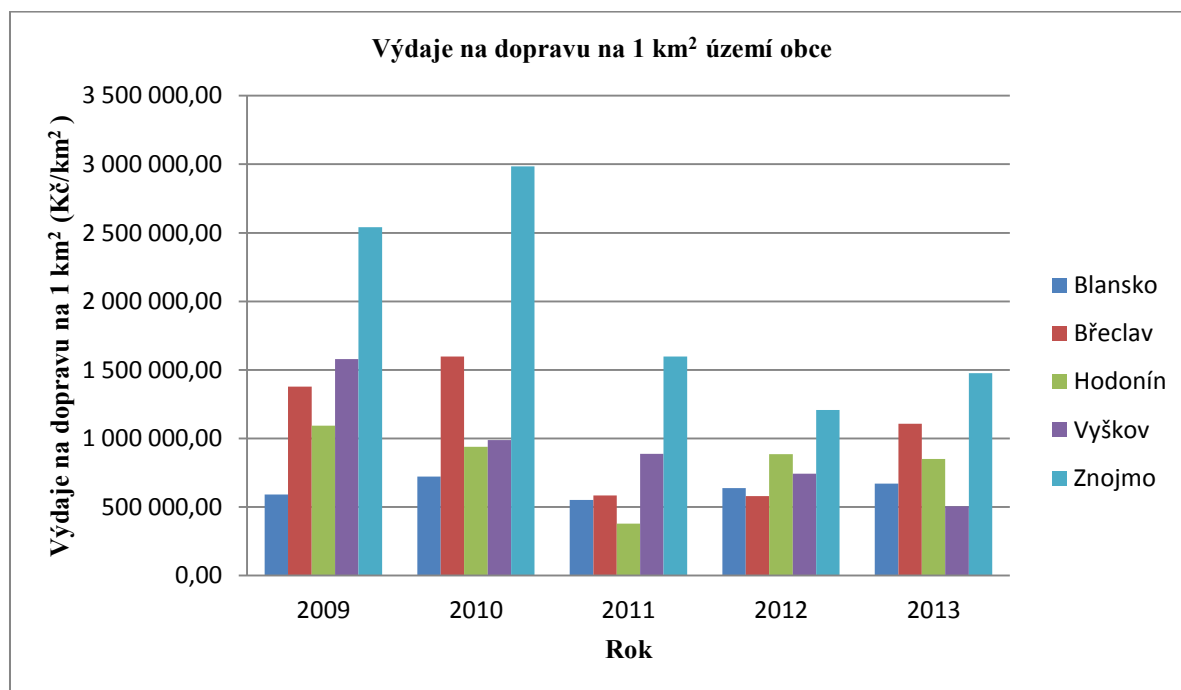
V následujícím grafu, který zachycuje procentuální vývoj výdajů na dopravu mezi jednotlivými obcemi ve vztahu k celkovým výdajům, lze vysledovat vzájemné souvislosti a lépe tak zhodnotit a porovnat danou situaci v oblasti dopravy. Z daného grafu je patrný procentuální pokles výdajů v oblasti dopravy v roce 2011, a to u všech srovnávaných obcí. K největšímu meziročnímu procentuálnímu poklesu výdajů došlo u obce Břeclav mezi lety 2010 a 2011. Pokles činil 6,8%. Od roku 2012 lze spatřovat opět procentuální nárůst výdajů v oblasti dopravy. Při porovnání let 2011 a 2013 vidíme, že k největšímu procentuálnímu nárůstu výdajů došlo u obce Břeclav, kdy skokový nárůst činil 10,4 %, z 8,9% se vyšplhal až na 19,3 % v roce 2013, dále to byla obec Hodonín, kdy nárůst činil 8,3 %, třetí v pořadí je obec Blansko, kdy se jednalo o procentuální nárůst o 5,2 %. V roce 2013 je tedy patrný opět procentuální nárůst výdajů u všech obcí, výjimku však tvoří obec Vyškov, u níž klesl procentuální podíl výdajů až na 5,9 %, což je nejmenší hodnota za celou sledovanou pětiletou řadu. Při srovnání celé pětileté řady od roku 2009 - 2013, až na zmíněný propad v roce 2011, stoupá procentuální podíl výdajů u obcí Blansko, Hodonín, u obce Břeclav došlo k nárůstu až v posledním sledovaném roce 2013, naopak u obcí Vyškov a Znojmo dochází k poklesu.

4.1.2 Přepočet výdajů na dopravu na 1 km² daného území obce

Dle tohoto ukazatele byly přepočteny výdaje na dopravu v rámci jednotlivých katastrálních výměr daných obcí. Pro jednotlivé výpočty byly použity rozměry území obcí, které jsou taktéž uvedeny v tabulce č. 3.1. Z této tabulky náleží největší rozloha obci Břeclav, konkrétně zaujímá území o výměře 77,11 km², další v pořadí je obec Znojmo s rozměry 65,93

km², poté následuje obec Hodonín s 63,05 km². Blansko se rozprostírá na území o rozloze 50,56 km², nejmenší obcí z výčtu je obec Vyškov s rozlohou pouze 50,40 km². Daná rozloha obce je také významným faktorem pro výdaje na dopravu, úzce totiž souvisí s délkou a množstvím místních komunikací.

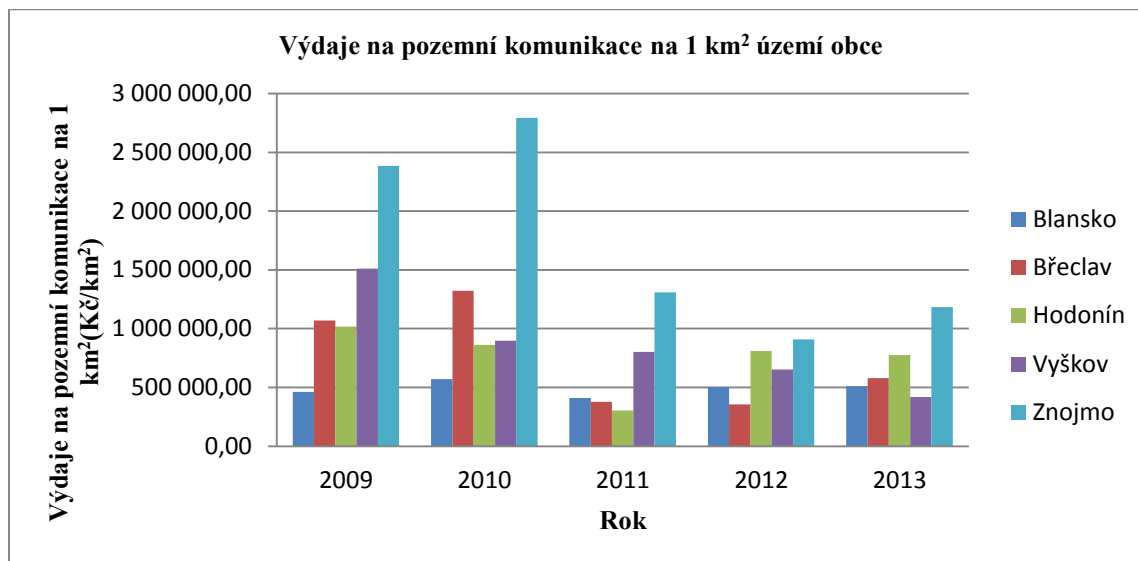
Graf 4.2 - Přepočet výdajů na dopravu na 1 km² daného území vybraných obcí v letech 2009 - 2013



Zdroj: vlastní zpracování

Po přepočtení výdajů na 1 km² daného území obce se lze dopracovat ke skutečnostem, že nejvíce výdajů na dopravu vynakládala obec Znojmo, a to v letech 2009 a 2010, jednalo se o částky 2 542 061,88 Kč/km² a 2 984 395,72 Kč/km², kdy žádná ze sledovaných obcí nepřekročila hranici 2 000 000 Kč/km². Obec Blansko se svými 50,56 km² vykazuje nejnižší vynaložené částky na dopravu, po přepočtení v průměru 634 188,78 Kč/km². Obec Vyškov vykazuje klesající trend přepočtených výdajů od roku 2009. Největší z obcí, obec Břeclav, vykazuje taktéž klesající přepočet výdajů na dopravu, až na opětovné navýšení výdajů v roce 2013, 1 107 604,36 Kč/km².

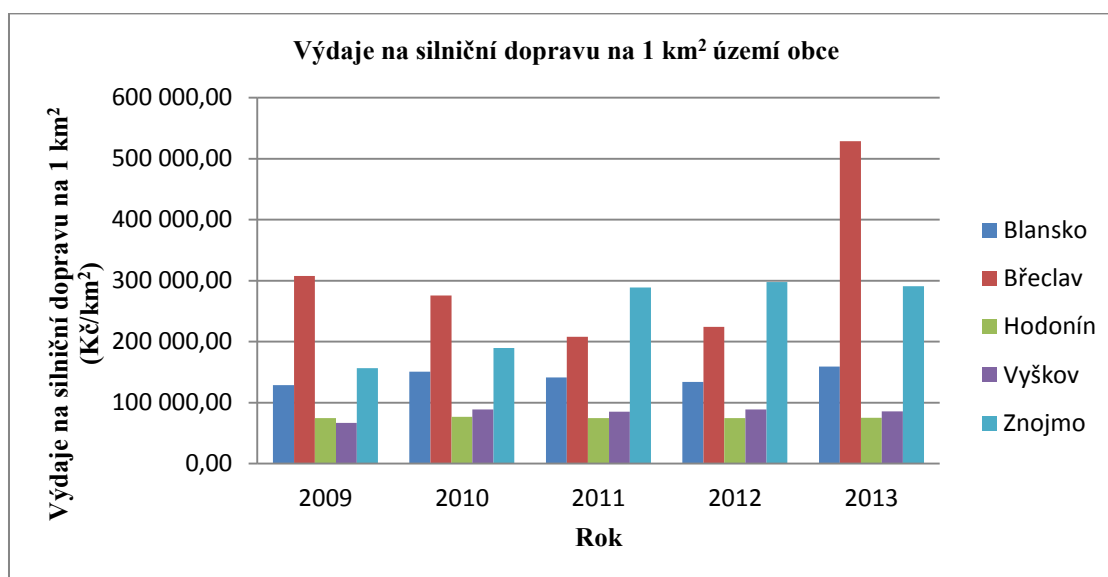
Graf 4.3 -Přepočet výdajů na pozemní komunikace na 1 km² daného území vybraných obcí v letech 2009 - 2013



Zdroj: vlastní zpracování

I tento graf značí, po přepočtení, že nejvyšší výdaje na pozemní komunikace vykazuje obec Znojmo v letech 2009 a 2010, avšak v následujících letech výdaje nepřevyšovaly 2 000 000 Kč/km². Největší propad je u obce Břeclav v letech 2011 a 2012, kdy se hodnoty pohybovaly pouze ve výši 376 362,86 Kč/km² a 356 180,91 Kč/km². Taktéž obec Hodonín zaznamenala výkyv ve výdajích v roce 2011 ve výši 303 576,21 Kč/km², v nadcházejících letech dochází ke stabilizaci výdajů a srovnatelným výdajům jako v letech 2009 a 2010.

Graf 4.4 - Přepočet výdajů na silniční dopravu na 1 km² daného území vybraných obcí v letech 2009 - 2013



Zdroj: vlastní zpracování

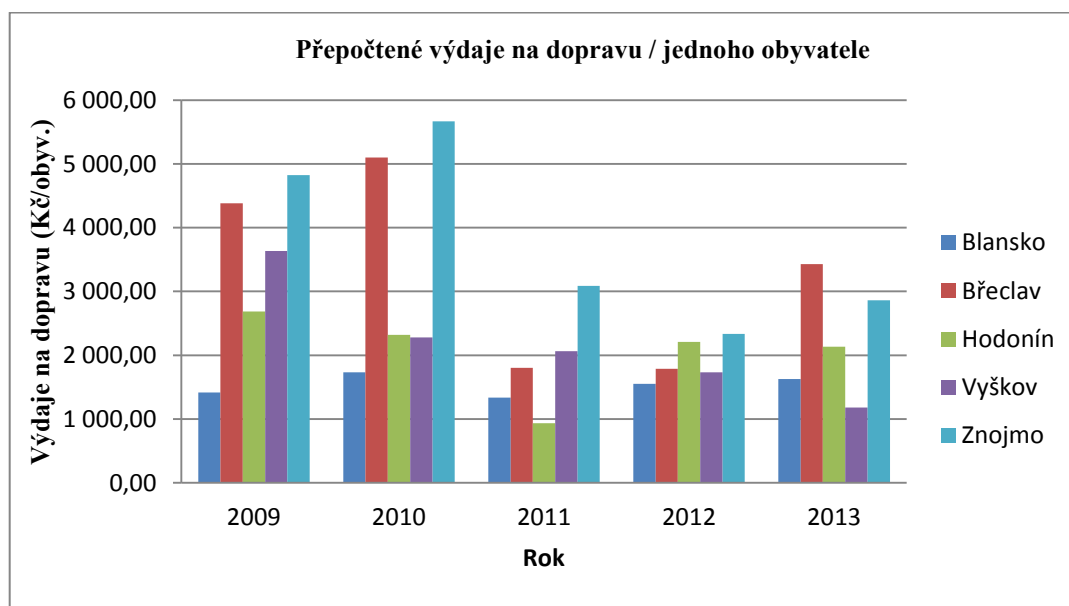
Co se týče výdajů na silniční dopravu, tak ačkoliv je obec Blansko druhou nejmenší obcí, tak v celém pětiletém období výdaje překračují hodnotu 100 000 Kč/km². Obec Břeclav vynaložila v roce 2013 dokonce částku 528 567,89 Kč/km², což je však ovlivněno významnou investicí do provozu veřejné silniční dopravy. Obce Hodonín a Vyškov nedosahují v celém pětiletém horizontu hranici 100 000 Kč/km² výdajů na silniční dopravu. Obec Znojmo značí nárůst výdajů od roku 2009 až k blížícím se hodnotám 300 000 Kč/km².

4.1.3 Přepočet výdajů na dopravu na jednoho obyvatele

Jak již bylo řečeno, dané obce byly vybrány pro vzájemnou komparaci jednak z důvodu toho, že se jedná o centra daných okresů Jihomoravského kraje, dále jsou vhodné pro srovnání dle velikostních jednotek. Všechny obce se řadí dle přenesené působnosti do kategorie obcí s rozšířenou působností, všechny vybrané obce přesahují počet 20 tisíc obyvatel. Nejmenší obcí dle počtu obyvatel z tohoto srovnání vychází obec Blansko, druhou v pořadí je obec Vyškov. U obou obcí se pohybuje počet obyvatel v rozmezí 20-21 tisíc obyvatel. U dalších dvou obcí, Břeclav a Hodonín se počet obyvatel pohybuje v rozmezí 24-25 tisíc obyvatel. Poslední srovnávaná obec Znojmo, poněkud vyčnívá, počet obyvatel přesahuje 34 tisíc. Tento ukazatel bylo nutné přepočítat ke každému roku zvlášť, z důvodu demografických změn, procesu urbanizace, přemísťování obyvatel, osídlení atd.

Následující graf, pro jehož vytvoření byly využity údaje z Tab. 3.1, zachycuje přepočet výdajů obcí na dopravu přepočtený na jednoho obyvatele.

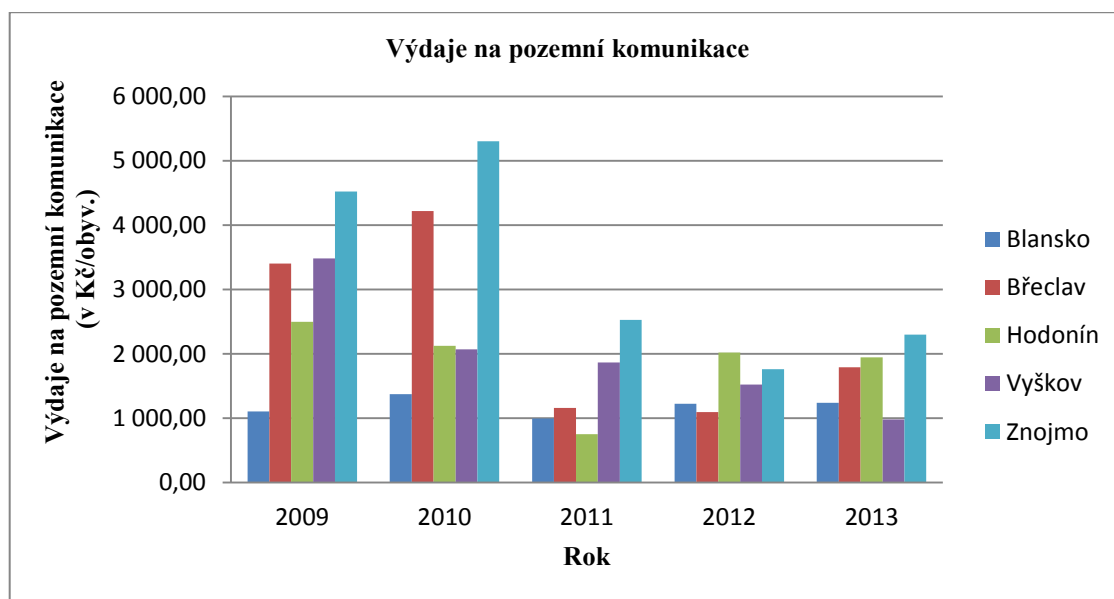
Graf 4.5 - Výdaje na dopravu vybraných obcí v letech 2009 - 2013, přepočtené na jednoho obyvatele



Zdroj: vlastní zpracování

Po přepočtení celkových výdajů na dopravu na jednoho obyvatele, z daného grafu vyplývá, že nejvíce finančních prostředků na oblast dopravy vydává město Znojmo, z této srovnávané pětice je největší obcí co do počtu obyvatel. Největší objem prostředků vynaložilo město Znojmo v roce 2010, v přepočtu se jednalo o částku 5 666,27 Kč /obyv. V roce 2011 lze vyzorovat výrazný propad výdajů, a to u všech obcí. Nejnížší finanční prostředky poskytla v tomto roce obec Hodonín, výdaje byly pouze ve výši 936,67 Kč/obyv. Klesající trend, po přepočtení výdajů od roku 2009 - 2013, je viditelný u obcí Hodonín a Vyškov.

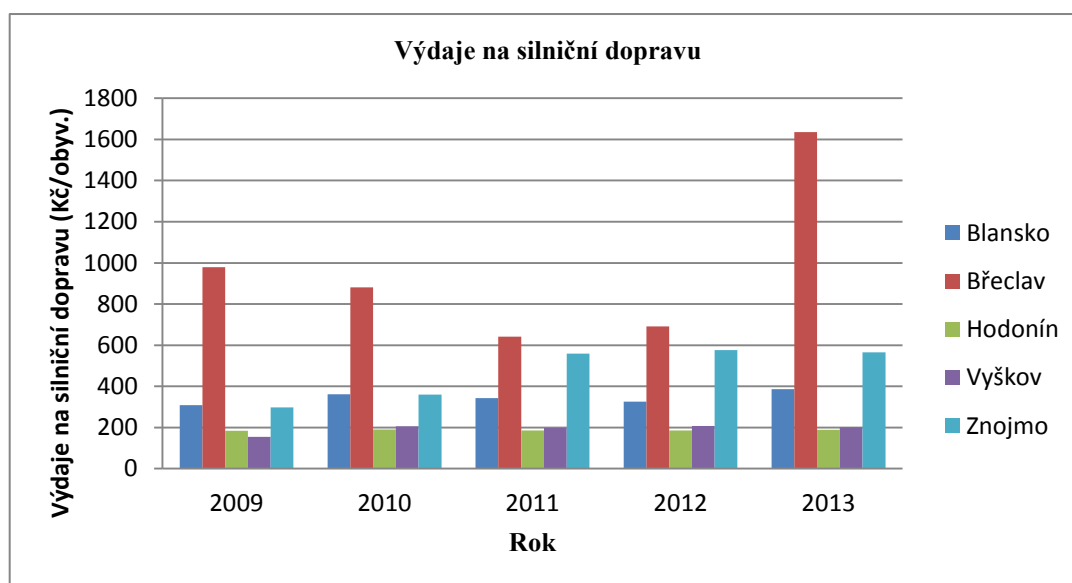
Graf 4.6 - Výdaje na pozemní komunikace vybraných obcí v letech 2009-2013, přepočtené na jednoho obyvatele



Zdroj: vlastní zpracování

I tento graf dokumentuje propad celkových výdajů v roce 2011, vztažený k jednomu obyvatele v oddílu Pozemní komunikace. V roce 2011 u obce Blansko je to částka 995,15 Kč/obyv., u obce Hodonín 751,3 Kč/obyv., u obce Vyškov je nejnížší přepočtený podíl výdajů v roce 2013 979,74 Kč/obyv. Naopak nejvyšších hodnot dosahovala obec Znojmo, v letech 2009 a 2010, byly to částky 4 524,53 Kč/obyv. a 5 306,09 Kč/obyv.

Graf 4.7 - Výdaje na silniční dopravu vybraných obcí v letech 2009 - 2013, přepočtené na jednoho obyvatele



Zdroj: vlastní zpracování

Po rozdělení celkových výdajů na dopravu, na dva oddíly, Pozemní komunikace a Silniční doprava a po přepočtení na jednoho obyvatele, dochází u oddílu Silniční doprava k odlišným skutečnostem. Tento graf dokazuje, že největší výdaje na silniční dopravu, po přepočtení, jednoznačně vynakládá obec Břeclav. Hodnoty u ostatních obcí se pohybují v rozmezí od 154,08 Kč/obyv. u obce Vyškov v roce 2009 až po nejvyšší hodnotu u obce Znojmo v roce 2012 575,94 Kč/obyv. Obec Břeclav v tomto směru převyšuje všechny obce, poskytuje největší prostředky na silniční dopravu, konkrétně na provoz veřejné silniční dopravy. Nejvyšší přepočtená částka výdajů se vyšplhala až na hodnotu 1 635,22 Kč/obyv. v roce 2013.

4.2 Návrhy a doporučení

V této části budou uvedeny základní stávající dokumenty, aktuální a vztahující se k problematice dopravy Jihomoravského kraje. Východiskem pro pozdější návrhová řešení bude nejprve stěžejní dokument pro JMK. Jedná se o Strategii rozvoje Jihomoravského kraje.

4.2.1 Strategie rozvoje JMK 2006-2016 a její aktualizace

Strategie rozvoje Jihomoravského kraje je koncepční dokument, který formuluje pro delší časový horizont (2006-2016) přístup kraje k podpoře rozvoje jeho územního obvodu. Stanovuje strategické cíle rozvoje kraje jako celku a jeho funkčních částí, hlavní cesty k jejich dosažení a poskytuje potřebná východiska a základní rámec pro vypracování Programu rozvoje kraje a Strategických plánů rozvoje měst nebo jiných územních celků kraje.

Z dokumentu Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2006 - 2016 jsou vybrány pouze oblasti, týkající se dopravní infrastruktury. **Aktualizace strategické vize Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020¹⁵**, konkrétně tedy její strategická část obsahuje následující vize, problémy, cíle a opatření. Vize rozvoje Jihomoravského kraje stojí na 4 pilířích:

- 1) Konkurenceschopnost
- 2) Sociální soudržnost
- 3) Infrastruktura
- 4) Vyvážený rozvoj území kraje

I v časovém horizontu vize (2020) bude mít dopravní, informační a environmentální infrastruktura význam klíčového faktoru posilování konkurenceschopnosti, zajištění atraktivity kraje pro podnikání i vysoké zaměstnanosti, jakož i úlohu nezbytného předpokladu pro spokojenost obyvatel. Rozhodující zlepšení stavu infrastruktury se bude týkat modernizace silničních a železničních komunikací, napojení na evropskou dopravní síť, protipovodňových zařízení a zásobování energií a vodou.

Technická a dopravní infrastruktura poskytuje podmínky pro fungování daného území prostřednictvím dílčích technických a dopravních systémů. Její kvalita, rozsah a funkčnost je důležitá pro ekonomický rozvoj území, ale také z hlediska ochrany životního prostředí a hygienických norem. V Jihomoravském kraji lze v této problematice **(Páteří infrastruktura a dopravní napojení kraje)** definovat šest hlavních oblastí:

- Silniční komunikace vyšších kategorií a páteří cyklostezky
- Infrastruktura pro kolejovou dopravu
- Napojení Brna na globální centra
- Zásobování pitnou vodou
- Systém protipovodňové ochrany
- Energetické zdroje

Nedostatky páteří dopravní infrastruktury kraje a protipovodňové ochrany v záplavových územích jsou velmi aktuální a vyžadují okamžitá řešení s ohledem na stanovené krajské priority. Dále bude soustředěnost vázána pouze na oblast **Silniční komunikace vyšších kategorií a páteří cyklostezky**.

¹⁵Zdroj: Aktualizace strategické vize Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020 , dostupný z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=175435&TypeID=2>

Jihomoravský kraj vychází z velmi výhodné dopravní polohy, kterou je však třeba podpořit kvalitním dopravním napojením na ostatní kraje i okolní země. V současné době je mnoho dopravních staveb nedořešených a několik důležitých páteřních komunikací je ve špatném technickém stavu nebo nedostačuje kapacitně. V návaznosti na budování páteřní dopravní infrastruktury se naskytá také problém nekvalitního napojení silnic vnitrokraského významu na páteřní komunikace kraje a nedostavěných obchvatů některých dopravně exponovaných sídel. Nejproblematictější je stav silnice I/53 napojující **Znojmsko** na jádrové území kraje i na síť mezinárodních tahů a průtahy silnic I. třídy **Znojem a Břeclav**. Nedostatky páteřní dopravní infrastruktury lze shrnout do sedmi následujících bodů:

- nedobudované páteřní komunikace kraje (resp. napojující kraj na okolní regiony a státy)
- nedostatečná kapacita a kvalita dálnice D1
- nedobudovaný Velký městský okruh Brno
- **nekvalitní dopravní napojení Znojmska**
- **chybějící obchvaty dopravně exponovaných sídel (Znojmo, Břeclav, Hodonín, Veselí n.M. atd.)**
- problematika hluku doprovázející výstavbu nových komunikací a zvyšování kapacit komunikací stávajících
- nesystematický rozvoj mezinárodní sítě cyklostezek EuroVelo

Síť silnic vnitro-krajského významu především postrádá kvalitní napojení na páteřní komunikace a obchvaty sídel. Problém silně souvisí s nedostatkem finančních zdrojů na modernizaci silničních komunikací. Do budoucna lze navíc očekávat naplnění hrozby poklesu financovatelnosti rekonstrukce regionálních silnic ze SF EU 2014+. Rekonstrukce místních a regionálních silnic bez modernizace nebo zásadního zlepšení parametrů není předmětem této strategie, protože se jedná o provozní činnost.

Problémy kapacity a kvality infrastruktury a vybavenosti znevýhodněných částí kraje lze shrnout do těchto bodů:

- v řadě oblastí nevyhovující dopravní napojení na páteřní dopravní síť a centra
- hrozba poklesu vnějších finančních zdrojů na modernizaci silničních komunikací
- dílčí nedostatky přestupních uzlů IDS

- dosud převážně izolované a málo vybavené úseky infrastruktury pro cyklistickou dopravu
- nenapojení řady sídel na technickou infrastrukturu (s vědomím, že pro malá sídla není jejich napojení na některé sítě ekonomicky reálné)
- zastaralost některých sítí technické infrastruktury

Dílčím problémem jsou nedostatky v infrastruktuře pro cyklistickou dopravu. Na území kraje jsou vyznačeny rozsáhlé sítě cyklistických tras. Ty jsou však jednak primárně orientovány na rekreační účely a příliš nerespektují každodenní směry pohybu místních obyvatel, vazby na veřejnou dopravu atd. Kromě toho existuje řada úseků, které je z důvodu intenzity cyklistické dopravy a bezpečnosti v dopravě účelné vybavit samostatnou komunikací pro cyklisty (cyklostezkou), příp. cyklopruhem. Deficity lze nalézt i v doplňkové infrastruktuře pro cyklistickou dopravu. Samozřejmě se vzhledem k výškovým poměrům nedá cyklistická doprava ke každodennímu pohybu obyvatel (do školy, do zaměstnání) využít všude.

4.2.2 Program rozvoje JMK 2014 - 2017

Program rozvoje Jihomoravského kraje 2014 – 2017 je střednědobý strategický dokument, jehož úkolem je pro období čtyř let podrobně rozpracovat opatření a aktivity, které by měly být realizovány ve prospěch dosažení strategické vize Jihomoravského kraje.

Priorita 4: rozvoj dostupnosti a dopravní obslužnosti kraje:

- podpora rozhodnutí o řešení modernizace tratě Brno – Přerov
- modernizace frekventovaných silnic II. třídy - realizace obchvatů
- výstavba uzlů integrované dopravy
- záchytné systémy Park and Ride – u železničního nádraží
- rozvoj cyklostezek s ohledem na bezpečnost cyklistů¹⁶

4.2.3 Návrhy a doporučení pro jednotlivé obce

Z hlediska širších vztahů má pro území **Blanska** význam doprava silniční a železniční. Taktéž u obce Blansko je zaznamenán pokles výdajů v oblasti dopravy v roce 2011, a to jak v celkových výdajích, tak i v procentuálním vyjádření k celkovým výdajům. Nicméně tento

¹⁶Zdroj: Program rozvoje kraje JMK 2014-2017,

dostupný z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=212277&TypeID=2>

pokles lze označit za pouhý výkyv v celé pětileté sledované řadě. V dalších letech 2012 a 2013 již opět dochází k procentuálnímu i absolutnímu růstu výdajů v oblasti dopravy. Dochází k stabilizaci výdajů na dopravu, tak i v jednotlivých částech pozemní komunikace a silniční dopravy. Hlavními problémy, vyplývajícími také ze **Strategického plánu obce**,¹⁷ nacházím v nedořešené organizaci dopravy včetně parkování, dále v špatných dispozičních podmínkách pro budování klasických cyklostezek, což se projevuje i v dané analýze, kdy se od roku 2011 snižují výdaje v pododdílu ostatní záležitosti pozemních komunikací, naopak špatný stav místních komunikací je řešen navyšováním výdajů v oddílu silnice. Návrhovým řešením je tedy budování kvalitních pěších a cyklistických propojení tak, aby toto propojení pokrylo nároky na vzájemné vazby jednotlivých obytných oblastí. U místních komunikací lze totiž jen obtížně propojit jednotlivá sídliště mezi sebou tak, aby průjezdy mezi sídlišti navzájem nezvyšovaly zbytečně dopravní zátěž.

Obec **Břeclav** je z hlediska dopravních sítí lokalizováno ve strategické pozici a plní roli uzlového bodu, zejména co se týče dopravy železniční. Vzhledem ke své poloze v těsné blízkosti hranice s Rakouskem i Slovenskem se často jedná o významný vstupní či výstupní bod při přeshraničních cestách, a to jak osobních, tak pracovních. V Břeclavi tak existuje významný potenciál pro rozvoj služeb souvisejících s dopravou. Z předcházející analýzy vyplývá, že obec Břeclav sice vykazuje od roku 2012 opětovný procentuální nárůst výdajů, avšak v posledním sledovaném roce je tento procentuální nárůst až na hodnotu 19,3% z celkových výdajů obce ovlivněn především investicí na provoz veřejné silniční dopravy, a to v celkové částce 40 757 870 Kč. V oblasti pozemních komunikací došlo v letech 2009 - 2011 k razantnímu poklesu výdajů, od roku 2012 dochází v pododdílu ostatní záležitosti pozemních komunikací opět k mírnému nárůstu výdajů, což je dáno zejména investicí do rozvoje infrastruktury pro cyklisty ve městě.

Ze silnic I. třídy prochází přímo městem silnice I/55, která je spojnici měst Olomouc – Přerov – Hulín – Otrokovice – Hodonín - Břeclav (až k hranici s Rakouskem). Na tuto silnici je navázán projekt výstavby (přestavby) čtyřproudé rychlostní silnice R55, protože intenzita dopravy na této silnici, která prochází hustě obydlenou oblastí podél řeky Moravy, je již dnes poměrně vysoká. Průtah městem, který je navázán právě na tuto komunikaci, je výrazně dopravně zatížený. Veškerá místní doprava mezi centrem Břeclavi (na východě) a místními částmi Poštorná a Charvátská Nová Ves (na západě) je vázána na jediný most přes

¹⁷Zdroj: Strategický plán 2004-2013 publikovaný na webových stránkách města Blansko
dostupný z: <http://www.blansko.cz/soubory/dokumenty/dulezite/strategicky-plan-2004-2013.pdf>

odlehčovací kanál řeky Dyje na tomto průtahu. Vzhledem k tomu, že právě na území těchto dvou místních částí se nachází významné rozvojové plochy, je tento stávající stav naprosto nevyhovující. Daná analýza po výdajové stránce poukazuje na snižování prostředků na financování výstavby a opravy silnic. V další části jsou nastíněny možná řešení dopravní situace v obci.

Jak již bylo zmíněno ve Strategickém rozvoji Jihomoravského kraje, tak i ve **Strategickém plánu obce Břeclav**¹⁸ se jeví jako klíčová součást zlepšení dopravní infrastruktury vybudování plánovaného jižního obchvatu¹⁹ pro odlehčení dopravy v centru města. Výsledky modelování ukazují, že stavba obchvatu nebude mít zásadní vliv na zatížení průtahu obcí, jejím přínosem tak má být v podstatě nezvýšení stávající dopravní zátěže v centru města.

Obec Břeclav těží také ze své výhodné polohy na řece Dyji, tudíž jsou zde předpoklady i pro provoz vodní dopravy, a to zejména v oblasti cestovního ruchu. Vzhledem k dostupnosti dopravy silniční, železniční, vodní a strategické poloze města Břeclavi v blízkosti hlavních dopravních tahů a hranic s Rakouskem a Slovenskem se dlouhodobě uvažuje o možnosti výstavby logistického centra na území města Břeclavi. Centrum by mělo zahrnovat překladiště kombinované dopravy spolu se skladovými halami a okolní průmyslovou zónou. Hlavní činnost by tedy spočívala v překládce zboží z jednoho druhu dopravy na druhý a s tím souvisejícími službami. Menší část nabídky by pak sloužila pro místní podnikatelské aktivity.

Projekt výstavby logistického centra

S výstavbou logistického centra je počítáno do té míry, že je zaneseno do územního plánu města a úzce souvisí s výstavbou plánovaného obchvatu města. Problematická je otázka povolení záboru půdy určené pro výstavbu logistického centra. **Jedná se o pilotní projekt města Břeclav.**²⁰ Zda bude projekt skutečně realizován, však ještě není definitivně rozhodnuto, městu Břeclav v tomto ohledu konkuruje hlavní město JMK Brno.

Přínos tohoto pilotního projektu pro město Břeclav je následující:

¹⁸Zdroj: Strategický plán rozvoje města Břeclav publikovaný na webových stránkách města, dostupný z: <http://breclav.eu/file/25018/>

¹⁹Zdroj: ŘSD, dostupný z: [http://www.rsd.cz/rsdcat.nsf/0/2B733C2C24C73FB3C1257C3F004BFDD2/\\$file/s55-breclav-obchvat.pdf](http://www.rsd.cz/rsdcat.nsf/0/2B733C2C24C73FB3C1257C3F004BFDD2/$file/s55-breclav-obchvat.pdf)

²⁰Zdroj: Regionální rozvoj a dopravní logistika dostupný z: <http://www.redetral.cz/data/1078.pdf>

- jedná se o první skutečně reprezentativní materiál týkající se rozvoje města Břeclav v řešeném prostoru
- projekt řeší nejen možnosti průmyslového rozvoje města, ale i dopad na jeho život
- využil a zdůraznil význam geografické polohy města Břeclav jako důležité mezinárodní dopravní křižovatky,
- jednalo se o první významný projekt, na němž se podílelo město Břeclav ve spolupráci s JMK
- vymezil možnosti rozvoje řešeného územního prostoru a stanovil nutné kroky pro následnou realizaci

Předpokládanými kroky pro realizaci projektu jsou:

- výstavba silničního obchvatu města
- přestavba železničního uzlu Břeclav
- realizace přestupního terminálu IDS
- realizace nové silniční spojnice Břeclav – Poštorná
- výstavba logistického centra
- rozvoj průmyslové zóny

Obec **Hodonín** zaznamenala vůbec největší propad výdajů ze všech sledovaných obcí. V roce 2011 vynaložila na dopravu pouze částku ve výši 23 858 950 Kč, což bylo v procentuálním vyjádření pouhých 4,2 % ve vztahu k celkovým výdajům. Jednalo se o nejnižší položky ze všech srovnávaných obcí, zároveň i ve sledovaném pětiletém období. V letech 2012 – 2013 dochází opět k nárůstu výdajů jak absolutním, tak procentuálním. V oddílu Pozemní komunikace převažují finanční prostředky na opravu a údržbu místních komunikací, nad výdaji spojenými s opravou a údržbou chodníků, cyklostezek.

Město Hodonín disponuje obsáhlým dokumentem, konkrétně tedy Konceptí dopravy města Hodonína III. návrhová část²¹, která obsahuje nejrozsáhlejší možné návrhy řešení dopravní situace ve městě. Vzhledem k velkému výčtu návrhů byla vybrána pouze oblast týkající se výstavby cyklostezek a problematiky nedostatku parkovacích míst, s nimiž se potýká i město Hodonín.

Vybrané návrhové řešení jsou tedy následující:

²¹Zdroj: Koncepte dopravy města Hodonína publikovaná na webových stránkách obce, dostupný z: http://hodonin.eu/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=4041&id_dokumenty=1075150

- podpora a zkvalitnění prostorově provázané sítě pěších a cyklistických stezek v koordinaci s vnitroměstskými zdroji a cíli a s vazbou na okolní obce - nové investice s cílem zvýšení bezpečnosti, komfortu a vyšší využitelnosti pro každodenní cesty
- integrace připravované přeložky silnice I/51 s obchvatem města
- zkvalitnění přístupu, vnitřní obsluhy a provázanosti obytného území sídliště Jihovýchod pro automobilovou a cyklistickou dopravu
- postupná přestavba vybraných místních komunikací v obytných územích na obytné zóny
- koncepční řešení systému parkování ve městě, včetně nových vhodných ploch, intenzifikace stávajících ploch parkování po obvodě vnitřního města; podpora systému P+R, P+G, K+G s vhodným zapojením do komunikačního systému města

Obec **Vyškov** ze všech sledovaných obcí vykazuje zřetelný trend poklesu výdajů na dopravu od roku 2009 - 2013. Jedná se o propad celkových výdajů na dopravu, tak i procentuální. Snižování výdajů se projevuje i v oddílu Pozemní komunikace. Je tedy na místě přistoupit k řešením, které by komplexně zlepšily dopravní situaci města, ať již na úrovni místních komunikací, či výstavby a opravy chodníků a cyklostezek. Za hlavní problémy obce Vyškov v oblasti dopravy jsou považovány především nízká dopravní propustnost železniční trati Brno – Vyškov – Přerov, špatný stav rychlostní silnice R 46, špatné propojení autobusové a železniční dopravy, růst intenzity individuální automobilové dopravy v centru Vyškova, snaha lokalizovat některé dopravně náročné činnosti do centra Vyškova.

Zkvalitnění dopravní infrastruktury na území města Vyškova souvisí především s navrženou homogenizací rychlostní silnice R46, návrhem silničního obchvatu města a modernizací stávající železniční tratě Brno – Přerov. Místní komunikace navazují na silniční síť a vytvářejí tak dopravní kostru obce. Konkrétní výstavba nových komunikací je uvedena v dokumentu Územního plánu města Vyškov.²²

Město Vyškov má svou polohou v rovinatém území podél řeky Haná a Drnovka dobré podmínky pro cyklistickou dopravu. V rámci zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu se vybuduje v souladu s Programem rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji a Generelem cyklodopravy ve Vyškově systém městských cyklotras, které spoluvytvoří krajský cyklistický koridor Brno –

²²Zdroj: Územní plán města Vyškov, publikovaný na webových stránkách obce, dostupný z: http://www.vyskov-mesto.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=18857&id_dokumenty=1111614

Tvarožná – Rousínov – Vyškov – (Prostějov). Jedná se o samostatné stezky, cyklopruhy nebo smíšené stezky.

Obec **Znojmo** disponuje mnohem většími finančními prostředky v porovnání s ostatními obcemi, což je docela pochopitelné, je největší obcí z hlediska počtu obyvatel. Také u obce Znojmo došlo v roce 2011 k poklesu výdajů na dopravu, opět jak absolutnímu tak i procentuálnímu. V následujícím roce 2012 došlo k ještě většímu propadu ve výdajích na dopravu, kdy obec Znojmo vynaložilo na dopravu částku 79 618 260 Kč. V posledním sledovaném roce dochází k opět mírnému navyšování výdajů.

I ze **Strategického plánu obce**²³ vychází, že obec se potýká s nedostatkem financí (i na dofinancování projektů) a z toho plynoucí zpoždění výstavby a rekonstrukce dopravní infrastruktury a další pokračování jejího zaostávání za požadovanými standardy. Hlavními problémy jsou tedy špatná dostupnost na síť rychlostních komunikací, nedostatečné napojení na pátevní železniční síť; existující spojení je nevyhovující, špatný technický stav a nedostatečná kapacita silniční komunikace Znojmo – Pohořelice představující spojení do krajského města Brna, chybějící obchvat města – veškerá tranzitní doprava ve směru Jihlava – Rakousko je vedena přes centrum města, špatný, někde i kritický technický stav komunikací – jak silnic, tak chodníků - především v okrajových částech Znojma, nedostatek parkovacích ploch v širším centru města, problematický dopravně-bezpečnostní stav na některých frekventovaných křižovatkách, velké množství silničních vozidel pohybujících se v centru města, chybějící generel dopravy.

Návrhovými řešeními pro zlepšení stavu dopravní infrastruktury jsou tedy:

- možnost využití prostředků z fondů EU na spolufinancování dopravní infrastruktury
- elektrifikace železniční tratě směr Retz a oprava mostu přes Dyji
- zájem rakouské strany na rozšiřování osobní železniční přepravy mezi Znojmem a Rakouskem
- zvyšování počtu parkovacích míst
- rozšíření pěší zóny na další části centra
- zapojení Znojma do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje – zvýšení úrovně kvality veřejné dopravy
- pokračující výstavba obchvatu

²³Zdroj: Strategický plán obce Znojmo publikovaný na webových stránkách obce dostupný z: http://www.znojmocity.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=19341&id=2651&n=strategicky-plan-rozvoje-mesta-znojma&query=aktualizace+strategick%C3%A9ho+pl%C3%A1nu+m%C4%9Bsta+Znojmo

- rekonstrukce silnice I/53 (Znojmo- Pohořelice)
- výstavba parkovacích domů

Spojovacími problematickými částmi v oblasti dopravy jsou pro všechny vybrané obce, vyplývajícími jak z dané analýzy, tak i ze strategických plánů obcí, především nevybudované potřebné obchvaty měst, které by zmírnily dopravní zátěž, a tím i zatížení místních komunikací v centru měst. Dále je to problematika nedostatku parkovacích míst, s nimž se potýká prakticky každé město. Novými návrhovými řešeními je například systém Park and Ride budovaný u železničních stanic. Výstavba nových cyklotras a zlepšení propojení s místní dopravou by také jistě přispělo, jak ke zkvalitnění dopravní situace měst, tak i k rozvoji cestovního ruchu a většího zapojení investorů.

5 Závěr

Diplomová práce se zabývala komparací hospodaření obcí v oblasti dopravy. Pro analýzu a srovnání hospodaření bylo vybráno celkem pět obcí Jihomoravského kraje. Jednalo se o obce Blansko, Břeclav, Hodonín, Vyškov a Znojmo. Tyto obce byly vybrány z důvodu toho, že se jedná o jednotlivá centra daných okresů a také byly zvoleny dle své podobnosti, ať již velikostní či podobnosti v oblasti hospodářské a administrativní.

V teoretické části byly popsány základní pojmy týkající se obcí a místních komunikací. Stěžejní legislativou byl především zákon č.128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, kde jsou uvedeny základní typy obcí, jejich působnost a orgány obce, dále byla vymezena a charakterizována struktura rozpočtu obce. Další část byla věnována pojmu technická infrastruktura a jejímu členění, kdy právě doprava je považována za klíčovou součást technické infrastruktury. Nicméně i oblast dopravy, byla ještě blíže specifikována. Úsek pozemních komunikací byl rozdělen na jednotlivé části, dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Na úrovních obcí byla pozornost zaměřena na místní komunikace.

V nadcházející již praktické části byla provedena analýza hospodaření jednotlivých obcí v oblasti dopravy, která měla zmapovat situaci v oblasti výdajů na dopravu daných obcí. Byl proveden detailnější rozbor výdajů, se zaměřením na činnosti zahrnuté dle funkčního třídění rozpočtové skladby do pododdílů Pozemní komunikace a Silniční doprava. Jedná se tedy o činnosti spojené se správou a údržbou pozemních komunikací a ostatních záležitostí pozemních komunikací, kde jsou zařazeny například parkovací plochy a cyklostezky. Silniční doprava zahrnuje především výdaje spojené s provozem veřejné silniční dopravy, v menší míře již výdaje na bezpečnost silničního provozu a ostatní záležitosti v silniční dopravě.

Ve čtvrté kapitole byly uskutečněny ještě přepočty výdajů v oblasti dopravy dle stanovených ukazatelů. Těmito ukazateli byly procentuální vyjádření výdajů na dopravu ve vztahu k celkovým výdajům, výdaje přepočtené na jeden km² rozlohy obce a na jednoho obyvatele. Tyto vybrané ukazatele měly přispět k celkovému zhodnocení výdajů na dopravu a zlepšit tak celkovou vypovídací schopnost výdajů s ohledem na odlišnosti, plynoucí z rozdílného počtu obyvatel a z rozdílných velikostních výměr obcí. Avšak i tyto ukazatelé jsou však pouhým vodítkem k lepšímu vyjádření výdajů, nicméně nelze je brát jako závazné s přihlédnutím ke specifickým parametrům daných obcí. V poslední fázi byly podány obecné návrhy pro jednotlivé obce, v souladu se stanoveným cílem, které by měly přispět ke

zkvalitnění dopravní infrastruktury. Tyto návrhy především vycházely ze Strategie pro Jihomoravský kraj a ze strategických plánů jednotlivých obcí.

V souladu se stanovenou hypotézou, že v roce 2011 došlo ke snížení celkových výdajů obcí v oblasti dopravy, tak i k procentuálnímu snížení výdajů na dopravu ve vztahu k celkovým výdajům, a zdali toto opatření vedlo k pokračujícímu trendu snižování výdajů či se jednalo pouze o krátkodobý výpadek výdajů v dopravě a v následujících letech se situace zlepšila, tak lze konstatovat, že v případě obcí Blansko, Břeclav, Hodonín se jednalo spíše o krátkodobý výpadek a v nadcházejících letech dochází opět ke zlepšení a nárůstu výdajů. U obce Vyškov a Znojmo dochází k pokračujícímu trendu snižování výdajů i v nadcházejících letech, i když u obce Znojmo dochází v posledním sledovaném roce k mírnému procentuálnímu nárůstu výdajů.

Seznam použité literatury

Knižní publikace

1. REKTORÍK Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ a kolektiv. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2.vyd. Praha: nakladatelství Ekopres s.r.o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.
2. HALÁSEK, Dušan a David LENERT. *Ekonomika veřejného sektoru (vybrané kapitoly)*. 1. vyd. Ostrava: VŠB- Technická univerzita Ostrava, 2009. 238 s. ISBN 978-80-248-1854-2.
3. PEKOVÁ, Jitka, Jaroslav PILNÝ a Marek JETMAR. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3.vyd. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-351-5.

Legislativa

4. Zákon č.128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů.
5. Zákon č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů.
6. Zákon č.361/2000 Sb., ve znění zákona č.411/2005 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.
7. Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Elektronické zdroje

8. METODICKÁ PODPORA REGIONÁLNÍHO ROZVOJE [online]. [cit. 2015-03-16]. Dostupný z: <http://www.regionálnírozvoj.cz/index.php/kraje-cr.html>
9. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. [cit. 2015-03-16]. Dostupný z: [http://csugeo.i-server.cz/csu/2007edicniplan.nsf/t/BE0041BFD4/\\$File/13-621007k01.jpg](http://csugeo.i-server.cz/csu/2007edicniplan.nsf/t/BE0041BFD4/$File/13-621007k01.jpg)
10. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD [online]. [cit. 2015-03-16]. Dostupný z: [http://www.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/t/A1004F1CEF/\\$File/33010314ccz.pdf](http://www.czso.cz/csu/2014edicniplan.nsf/t/A1004F1CEF/$File/33010314ccz.pdf)
11. Oficiální internetové stránky města Blansko [online]. [cit. 2015-03-15]. Dostupný z: <http://www.blansko.cz/historie-mesta/>
12. Internetové stránky Wikipedie, otevřená encyklopedie [online]. [cit. 2015-03-15]. Dostupný z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/B%C5%99eclav>
13. Oficiální internetové stránky města Hodonín [online]. [cit. 2015-03-15]. Dostupný z: <http://www.hodonin.eu/>

14. Oficiální internetové stránky města Vyškov. [online]. [cit. 2015-03-18]. Dostupné z: <http://www.vyskov-mesto.cz/turista/index.asp?p1=113861>
15. Oficiální internetové stránky města Znojmo. [online]. [cit. 2015-03-18]. Dostupné z: <http://www.znojmocity.cz/>
16. Webová aplikace rozpočtu obce. [online]. [cit. 2015-03-21]. Dostupné z: www.rozpocetobce.cz
17. Portál Jihomoravského kraje: Aktualizace strategické vize Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020. [online]. [cit. 2015-03-20]. Dostupné z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=175435&TypeID=2>
18. Portál Jihomoravského kraje: Program rozvoje kraje JMK 2014-2017. [online]. [cit. 2015-04-10]. Dostupné z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=212277&TypeID=2>
19. Oficiální internetové stránky města Blansko: Strategický plán 2004-2013. [online]. [cit. 2015-03-15]. Dostupné z: <http://www.blansko.cz/soubory/dokumenty/dulezite/strategicky-plan-2004-2013.pdf>
20. Oficiální internetové stránky města Břeclav: Strategický plán rozvoje města Břeclav. [online]. [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://breclav.eu/file/25018/>
21. *Ředitelství silnic a dálnic* [online]. [cit. 2015-04-15]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsdcats.nsf/0/2B733C2C24C73FB3C1257C3F004BFDD2/\\$file/s55-breclav-obchvat.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcats.nsf/0/2B733C2C24C73FB3C1257C3F004BFDD2/$file/s55-breclav-obchvat.pdf)
22. Mezinárodní projekt Regionální rozvoj a dopravní logistika (REDETRAL). [online]. [cit. 2015-04-20]. Dostupné z: <http://www.redetral.cz/data/1078.pdf>
23. Oficiální internetové stránky města Hodonín: Koncepce dopravy města Hodonína. [online]. [cit. 2015-04-20]. Dostupné z: http://hodonin.eu/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=4041&id_dokumenty=1075150
24. Oficiální stránky města Vyškov: Územní plán města Vyškov [online]. [cit. 2015-04-20]. Dostupné z: http://www.vyskov-mesto.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=18857&id_dokumenty=1111614
25. Oficiální stránky města Znojmo: Strategický plán obce Znojmo [online]. [cit. 2015-04-20]. Dostupné z: http://www.znojmocity.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=19341&id=2651&n=strategicky-plan-rozvoje-mesta-znojma&query=aktualizace+strategick%C3%A9ho+pl%C3%A1nu+m%C4%B9sta+Znojmo

Ostatní

Závěrečné účty obce Blansko 2009 - 2013

Závěrečné účty obce Břeclav 2009 - 2013

Závěrečné účty obce Hodonín 2009 - 2013

Závěrečné účty obce Vyškov 2009 - 2013

Závěrečné účty obce Znojmo 2009 - 2013

Seznam zkratk

BESIP	Bezpečnost silničního provozu
JMK	Jihomoravský kraj
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ČR	Česká republika
ČSÚ	Česká statistický úřad
P+R	Park and ride
B+R	Bike and ride
EUROVELO	Evropská síť cyklostezek

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB – TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3)
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB – TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB - TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB -TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB - TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB – TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 24. dubna 2015

.....*Ivana Horecká*.....

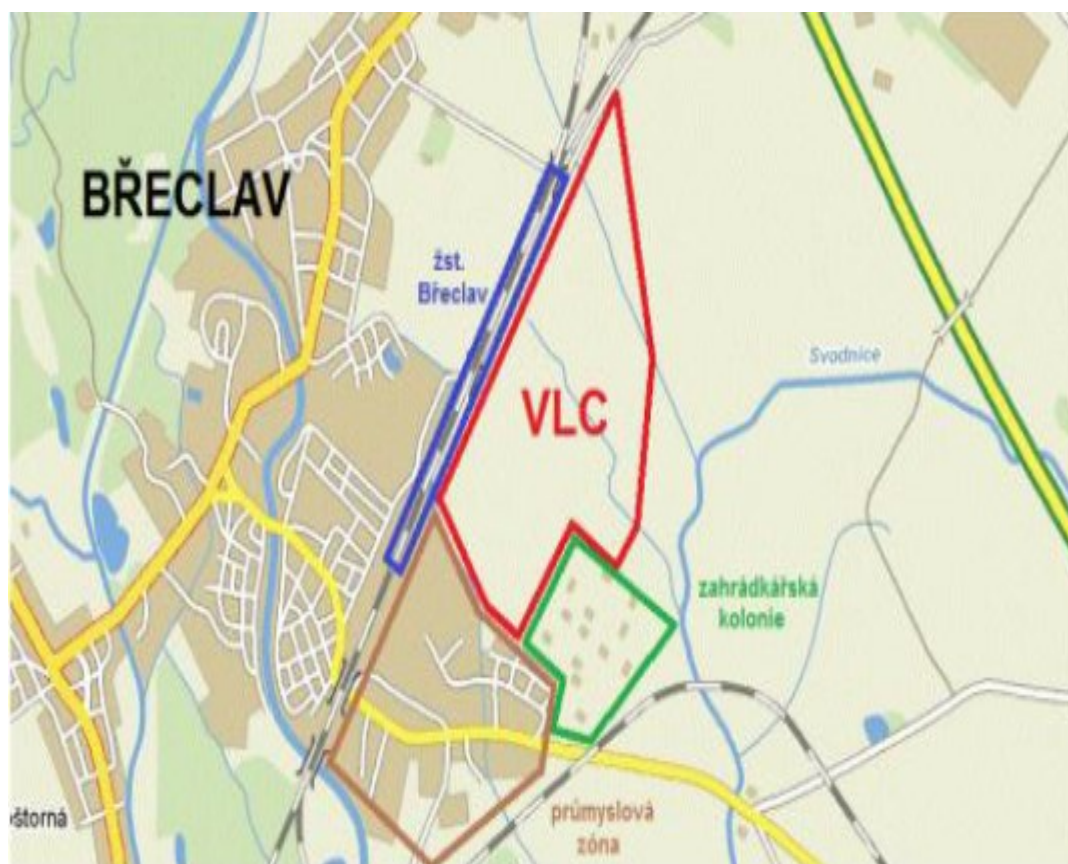
Bc. Ivana Horecká

Seznam příloh

Příloha 1 - Logistické centrum Břeclav

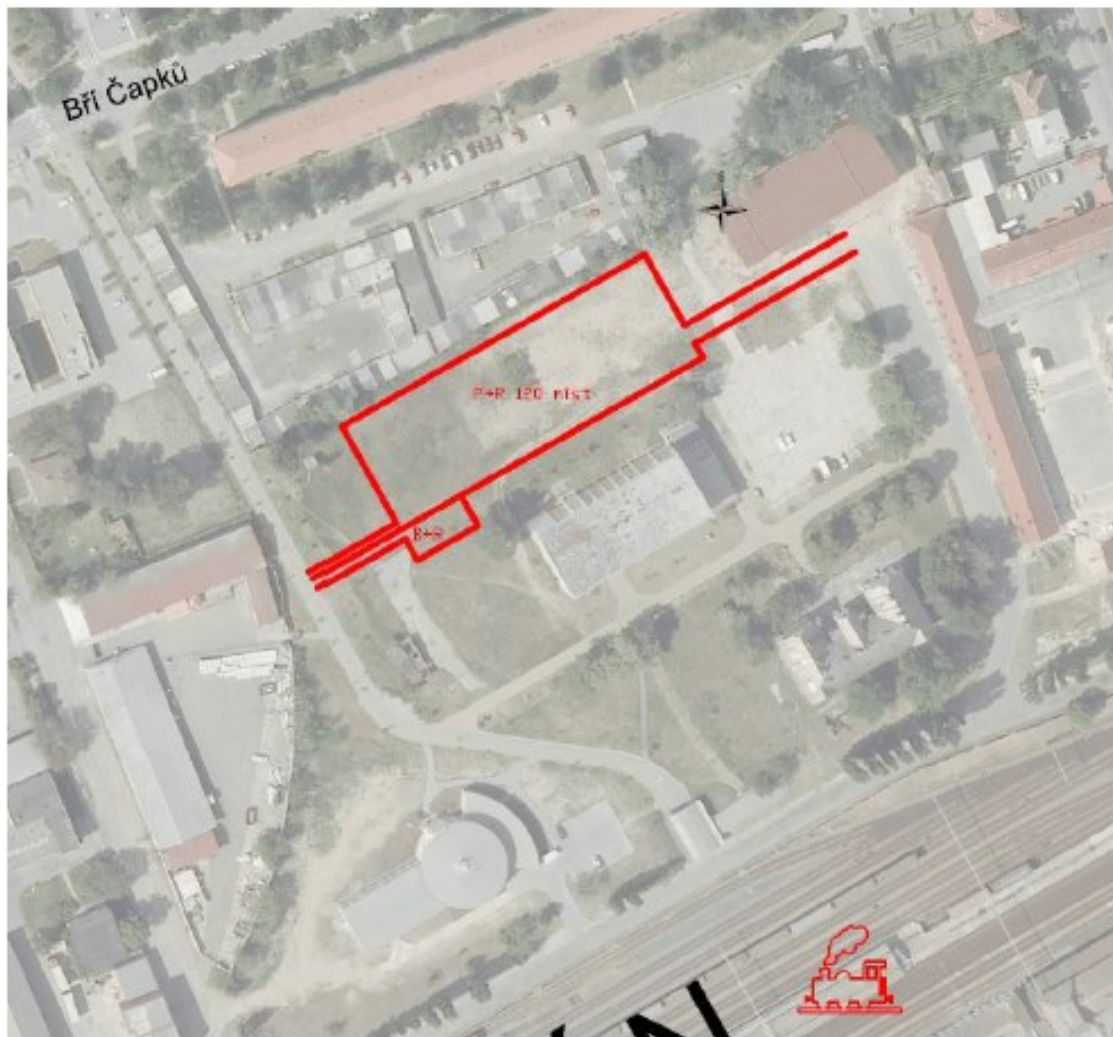
Příloha 2 - Návrh parkoviště P+R a B+R v Hodoníně

Příloha 1 - Uvažované umístění logistického centra na katastru obce Břeclav



Zdroj: převzato z: Boubík, P. (2010): Návrh řešení logistického centra a dopravní infrastruktura, bakalářská práce, Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, 2010

Příloha 2 - Návrh parkoviště P+R a B+R z žst. Hodonín do Bažantnice



Zdroj: dostupný z: http://hodonin.eu/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=4041&id_dokumenty=1075150

